

cn dp

Commission nationale
du débat public

**DÉBAT PUBLIC SUR LE PROJET
AUTOROUTIER A31 BIS
« AU CŒUR DU SILLON LORRAIN »**

15 avril - 30 septembre 2015



COMPTE RENDU

ÉTABLI PAR LE PRÉSIDENT ET LES MEMBRES
DE LA COMMISSION PARTICULIÈRE
DU DÉBAT PUBLIC

LE 13 NOVEMBRE 2015



CE DOCUMENT EST ÉTABLI PAR LE PRÉSIDENT ET LES MEMBRES
DE LA COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC.

M. Michel MORIN
(président)

M^{me} Isabelle DEAK-MIKOL

M^{me} Christine JEAN

M. Laurent PAVARD

M. Jean-Paul PUYFAUCHER

M. Jean-Michel STIEVENARD

M^{me} Flora VINCENT

AVEC LE CONCOURS DU SECRÉTARIAT GÉNÉRAL ET DU PRESTATAIRE ÉTAT D'ESPRIT-STRATIS.

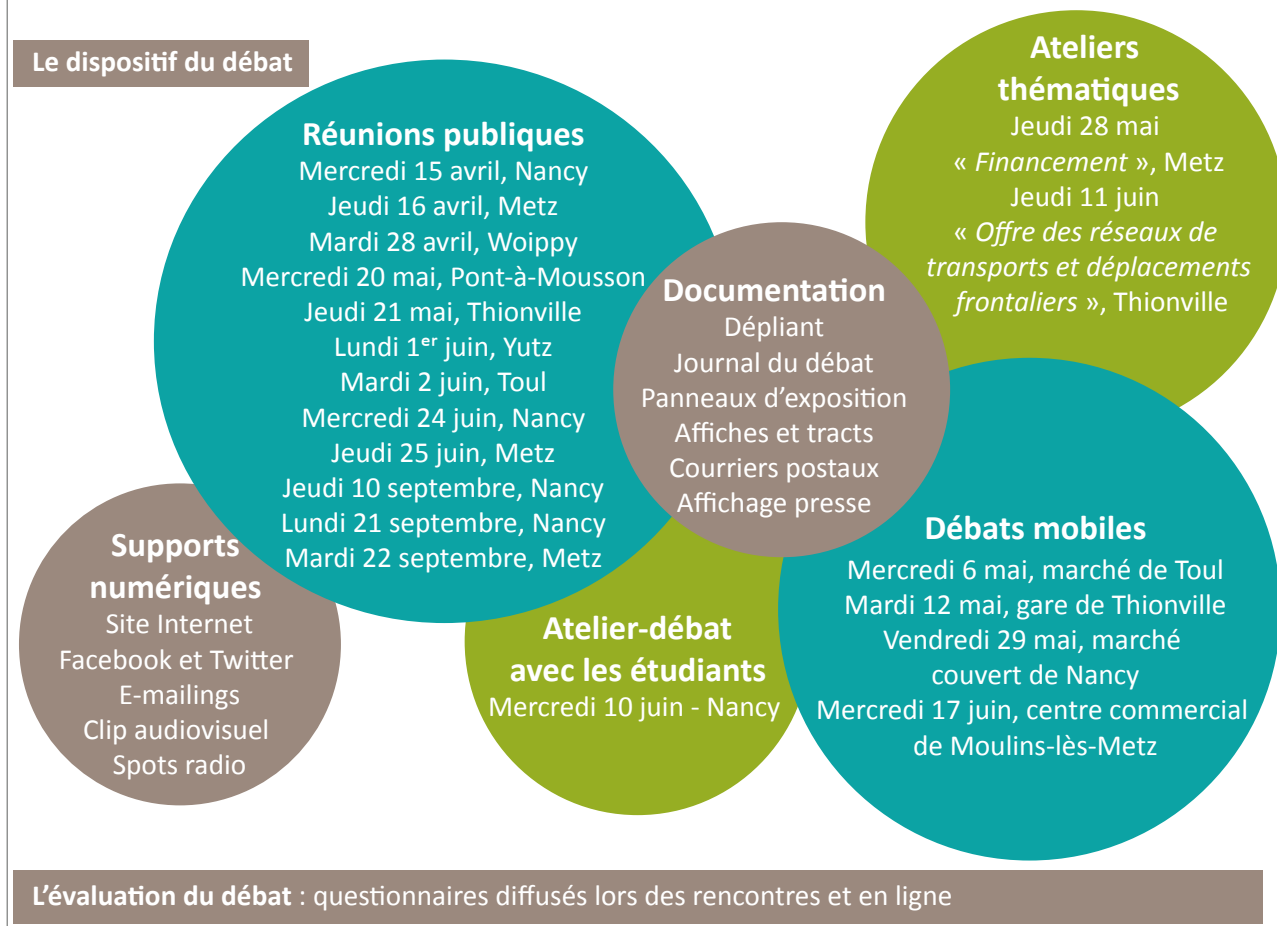
LE DÉBAT PUBLIC A31 BIS EN QUELQUES CHIFFRES

• LES DATES CLÉS DU DÉBAT

- 26 novembre 2014 : saisine de la CNDP par le Secrétaire d'État chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche
- 3 décembre 2014 : décision de la CNDP d'organiser un débat public
- 7 janvier 2015 : désignation du président et des membres de la Commission particulière du débat public
- 1^{er} avril 2015 : approbation du dossier du maître d'ouvrage (DMO) et de sa synthèse, des modalités et du calendrier du débat par la CNDP
- 15 avril 2015 : ouverture du débat public
- 2 juillet 2015 : décision de la CNDP de réaliser une expertise complémentaire sur le secteur Gye-Dieulouard et prolongation du débat jusqu'au 30 septembre afin de permettre la réalisation de cette étude et son appropriation par le public
- 30 septembre 2015 : clôture du débat public
- avant le 30 novembre 2015 : publication du compte rendu de la CPDP et du bilan de la CNDP
- avant le 29 février 2016 : décision du maître d'ouvrage

La préparation du débat : rendez-vous de la CPDP avec les acteurs du territoire

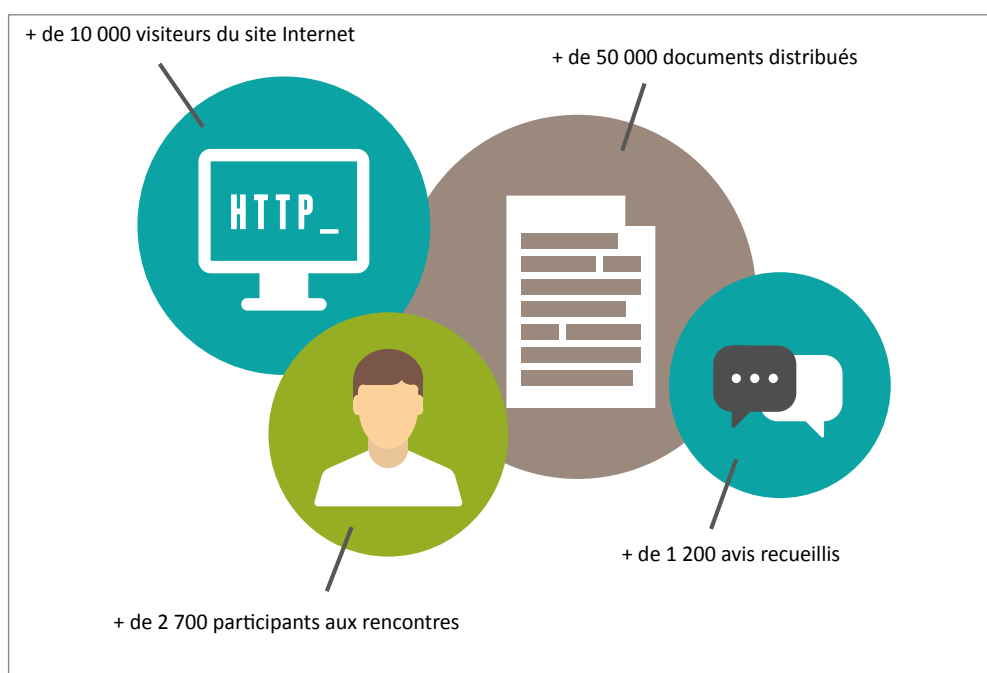
Le dispositif du débat



L'évaluation du débat : questionnaires diffusés lors des rencontres et en ligne

• LA PARTICIPATION EN CHIFFRES (AU 30 SEPTEMBRE)

- 12 réunions publiques : 2 réunions d'ouverture, 4 réunions thématiques, 3 réunions générales, 1 réunion de restitution de l'expertise complémentaire, 2 réunions de clôture du débat public
- 4 débats mobiles, 1 atelier-débat avec les étudiants, 2 ateliers thématiques
- 2 738 participants aux réunions, ateliers et débats mobiles
- 43 cahiers d'acteurs, 43 points de vue, 284 contributions orales et 118 coupons-T, 264 questions posées, 336 avis et 158 commentaires sur le site Internet du débat
- 11 140 visiteurs uniques sur le site Internet du débat, 74 255 pages web consultées
- 505 connexions aux 3 réunions publiques retransmises sur Internet en direct
- 164 abonnés sur la page Facebook et 238 abonnés sur le compte Twitter
- 2 870 exemplaires du dossier du maître d'ouvrage diffusés
- 7 900 exemplaires de la synthèse du dossier du maître d'ouvrage diffusés
- 500 exemplaires de l'expertise complémentaire diffusés
- 33 interviews, 571 retombées médiatiques sur le projet et le débat public
- 310 questionnaires d'évaluation du débat complétés



- **UNE COMMISSION NEUTRE ET INDÉPENDANTE** vis-à-vis du maître d'ouvrage et des parties prenantes, présidée par M. Michel MORIN accompagné de six membres, M^{me} Isabelle DEAK-MIKOL, M^{me} Christine JEAN, M. Laurent PAVARD, M. Jean-Paul PUYFAUCHER, M. Jean-Michel STIEVENARD, M^{me} Flora VINCENT, et secondée par une secrétaire générale, M^{me} Camille GAGNEUX, un secrétaire général adjoint, M. Léo PILLET et une assistante, M^{me} Mélissa PAHL.

LA FICHE D'IDENTITÉ DU PROJET AUTOROUTIER A31 BIS

- **MAÎTRE D'OUVRAGE**

Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie (DREAL Lorraine)

- **CONTEXTE**

L'autoroute A31, en particulier dans sa traversée du « Sillon lorrain », connaît depuis plusieurs années des phénomènes importants de congestion routière, liés à la superposition de trafics locaux, de trafics d'échanges régionaux et d'un transit international nord-sud.

Le Gouvernement en a fait une de ses priorités d'aménagement suite aux travaux de la commission « Mobilité 21 ».

- **OBJECTIFS**

- Aménagement d'une liaison autoroutière entre la Meurthe-et-Moselle (Gye) et la frontière luxembourgeoise
- Amélioration des conditions de circulation et de sécurité de l'autoroute A31
- Remise à niveau environnementale des sections élargies
- Accompagnement de l'attractivité économique du territoire

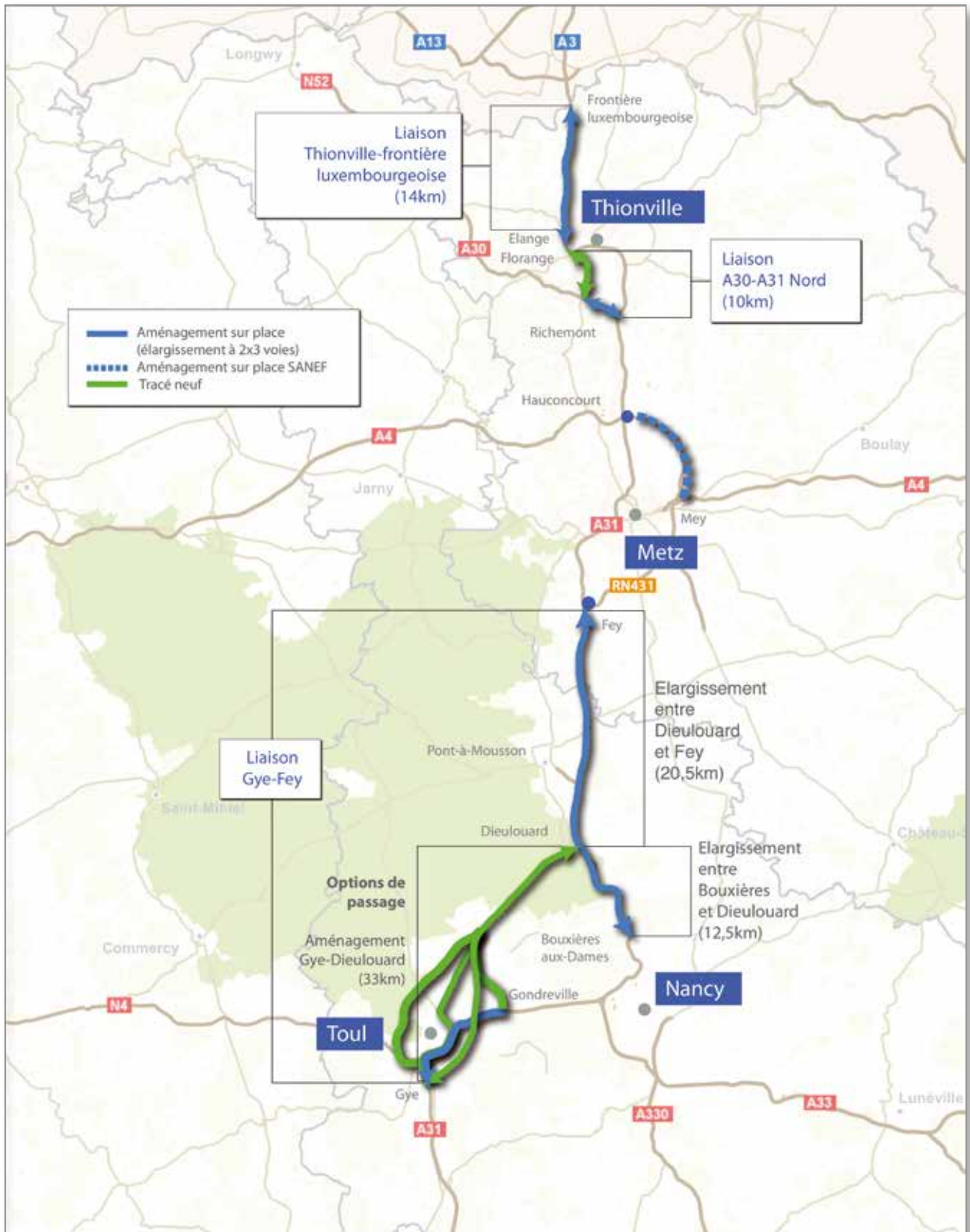
- **CARACTÉRISTIQUES**

- 90 km d'aménagements, dont un barreau neuf entre Gye et Dieulouard présentant cinq variantes de tracé
- Aménagements des infrastructures existantes avec mise à deux fois trois voies et construction de nouveaux tronçons autoroutiers à deux fois deux voies
- Différentes options de modalités de financement : mise à péage éventuelle de certains tronçons, existants ou à construire

- **COÛT** : entre 1,1 et 1,4 milliard d'euros, selon les variantes du tracé

- **DATE DE MISE EN SERVICE ENVISAGÉE** : horizon 2024 à 2030 (selon le scénario de concession)

A31 BIS - AMÉNAGEMENTS PROPOSÉS



SOMMAIRE

LE DÉBAT PUBLIC A31 BIS EN QUELQUES CHIFFRES	4
LA FICHE D'IDENTITÉ DU PROJET A31 BIS	6

PARTIE 1

LA PRÉPARATION ET LE DÉROULEMENT DU DÉBAT PUBLIC

1.1. LA PRÉPARATION DU DÉBAT PUBLIC	12
1.1.1 La saisine par le maître d'ouvrage et la décision de la CNDP	12
1.1.2. La constitution de la Commission particulière du débat public	12
1.1.3. Le secrétariat général et l'assistance	12
1.1.4. Les missions de la Commission particulière du débat public	13
1.1.5. Le calendrier et les modalités du débat public	14
1.2. LE DÉROULEMENT DU DÉBAT PUBLIC	16
1.2.1. L'information du public	16
1.2.2. Les moyens de participation et d'expression du public	27
1.2.3. L'expertise complémentaire indépendante	38
1.2.4. L'évaluation du débat public	38

PARTIE 2

LES ENSEIGNEMENTS DU DÉBAT PUBLIC ET LE POSITIONNEMENT DES ACTEURS

2.1. LES OBJECTIFS DU PROJET	44
2.1.1 Réduire la congestion et améliorer les conditions de circulation de l'A31	44
2.1.2 Améliorer la sécurité des usagers et des agents	47
2.1.3 Accompagner le développement économique et les échanges.....	49
2.2. LES CARACTÉRISTIQUES ET IMPACTS DU PROJET	54
2.2.1. Les caractéristiques générales	54
2.2.2. Les impacts sur l'environnement	63
2.3. L'OFFRE ALTERNATIVE OU COMPLÉMENTAIRE DE TRANSPORT	76
2.3.1. Les voyageurs	77
2.3.2. Les marchandises	86
2.3.3. L'atelier sur l'offre des réseaux de transports	88
2.4. LE FINANCEMENT ET LE PÉAGE	90
2.4.1. Les trois scénarios du projet	90
2.4.2. Les arguments débattus	92
2.4.3. D'autres sources de financement	101
2.4.4. L'évaluation socio-économique	102

2.5. LE POSITIONNEMENT DES ACTEURS PENDANT LE DÉBAT.....	103
2.5.1. Les partisans du projet	103
2.5.2. Les soutiens conditionnels	104
2.5.3. Les sceptiques qui s’interrogent	104
2.5.4. Les opposants à un aspect du projet	104
2.5.5. Les opposants à l’ensemble du projet.....	105

PARTIE 3

LES RECOMMANDATIONS DE LA COMMISSION AU MAÎTRE D’OUVRAGE

3.1. UN OBSERVATOIRE PARTENARIAL DES TRAFICS	108
3.2. UNE ÉTUDE APPROFONDIE DE LA MISE À 2X2 VOIES DE LA RD611	109
3.3. UNE ÉTUDE APPROFONDIE DE LA LIAISON A30-A31 PAR HAYANGE	110
3.4. UNE CONCERTATION SUR LA TRAVERSÉE DE FLORANGE EN TRANCHÉE COUVERTE.....	110
3.5. UNE COMMUNICATION RENFORCÉE SUR L’EXPLOITATION MULTIMODALE.....	111
3.6. UN GARANT DE LA CONCERTATION	111

LES ANNEXES

1 - Lettre de saisine de la CNDP	114
2 - Décision de la CNDP – organisation d’un débat public	115
3 - Décision de la CNDP – nomination du président et des membres de la Commission particulière	116
4 - Décision de la CNDP – validation des modalités d’organisation du débat public et acceptation du dossier du maître d’ouvrage	117
5 - Décision de la CNDP - prolongation du débat	118
6 - Liste des acteurs rencontrés lors des entretiens préalables de la CPDP.....	119
7 - Liste des cahiers d’acteurs	120
8 - Le budget du débat public	121



PARTIE 1

**LA PRÉPARATION
ET LE DÉROULEMENT
DU DÉBAT PUBLIC**

1. LA PRÉPARATION ET LE DÉROULEMENT DU DÉBAT PUBLIC

1.1. LA PRÉPARATION DU DÉBAT PUBLIC

1.1.1. La saisine par le maître d'ouvrage et la décision de la CNDP

La Commission nationale du débat public (CNDP) a été saisie, le 26 novembre 2014, par le Secrétaire d'État chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche, du projet autoroutier A31 bis.

Le 3 décembre 2014, elle a décidé l'organisation d'un débat public considérant que :

- « le projet présente un intérêt national et international,
- le projet a des impacts socio-économiques importants,
- le projet présente des enjeux environnementaux significatifs et a des impacts sur l'aménagement territorial d'une zone fortement urbanisée,
- le projet est substantiellement différent du projet d'autoroute A32 qui a fait l'objet d'un débat public du 9 mars au 22 juin 1999,
- le projet comporte différentes options tant en ce qui concerne le tracé que les modalités de financement (mise à péage éventuel de certains tronçons). »

La CNDP a confié l'organisation du débat et son animation à une Commission particulière du débat public (CPDP) composée de sept membres (voir la liste en annexe page 116).

1.1.2. La constitution de la Commission particulière du débat public

Par décision du 7 janvier 2015, la CNDP a nommé le président de la CPDP et ses membres : M. Michel MORIN (président), M^{me} Isabelle DEAK-MIKOL, M^{me} Christine JEAN, M. Laurent PAVARD, M. Jean-Paul PUYFAUCHER, M. Jean-Michel STIEVENARD, M^{me} Flora VINCENT.

Afin de garantir le bon accomplissement de leur mission, les membres de la CPDP se sont engagés à respecter le « **code d'éthique et de déontologie** » de la CNDP qui rappelle notamment leur indépendance et leurs obligations de neutralité et de réserve.

1.1.3. Le secrétariat général et l'assistance

Une fois constituée, la CPDP, en coordination avec le maître d'ouvrage – qui aux termes de la loi finance la mise en œuvre matérielle du débat public – a mobilisé les moyens nécessaires à l'organisation du débat public.

Le secrétariat général a été sélectionné suite au lancement d'un appel d'offres par la DREAL Lorraine. Il avait pour missions d'assurer l'assistance de la CPDP, de préparer et mettre en œuvre ses décisions, et de permettre la circulation de l'information entre la CPDP, la CNDP, le maître d'ouvrage, les acteurs du territoire et le prestataire chargé de la logistique et la communication du débat.

Le secrétariat général était composé de trois personnes :

- M^{me} Camille GAGNEUX, secrétaire générale
- M. Léo PILLET, secrétaire général adjoint
- M^{me} Mélissa PAHL, assistante

Conformément aux règles de la commande publique, la DREAL Lorraine a lancé un appel d'offres, avec le concours de la CNDP et de la CPDP, visant à nommer un prestataire spécialisé pour assister la CPDP dans la préparation, la communication, l'organisation et le suivi du débat public. L'agence État d'Esprit-Stratis a été retenue.

1.1.4. Les missions de la Commission particulière du débat public

Les entretiens préalables

Lors de la phase de préparation, les entretiens préalables au débat public avec les principaux acteurs du territoire et ceux concernés par le projet ont été l'une des premières missions de la CPDP.

De février 2015 jusqu'au lancement du débat, la CPDP a rencontré cinquante et un acteurs du territoire lorrain concernés par le projet : parlementaires, collectivités territoriales, associations, organismes socio-économiques, autorités luxembourgeoises (voir la liste en annexe page 119).

Lors de ces entretiens, un document de présentation du débat a été remis aux acteurs rencontrés. Il présentait en quelques mots le projet, les membres de la CPDP ainsi que les principes du débat public.

Les principaux objectifs de ces rencontres préalables ont été :

- d'informer les acteurs de la tenue prochaine d'un débat public ;
- de présenter les objectifs et les principes du débat public ;
- de présenter la Commission particulière en charge de son animation et son organisation ;
- d'écouter leurs observations et leurs attentes sur le débat et le projet.

À l'issue de cette phase préparatoire, les informations recueillies ont permis de préciser le périmètre du débat, d'en identifier les enjeux et les thématiques principales et d'élaborer les modalités d'animation de cette phase de dialogue et d'échanges.

La visite de terrain

Pour compléter cette phase de préparation du débat, la CPDP a demandé à la DREAL Lorraine d'organiser pour la Commission une visite de terrain. Ce déplacement sur l'autoroute A31 existante, de la frontière du Luxembourg, jusqu'au péage de Gye a participé à une meilleure compréhension des dimensions et enjeux du projet par la CPDP.

Le calendrier et les modalités du débat public

L'organisation du débat et la définition de ses modalités sont aussi l'une des missions principales de la CPDP et de son secrétariat général. La stratégie d'information et les outils d'expression du public, le calendrier du débat, les lieux des rencontres publiques, ont été définis en concertation entre les membres de la Commission particulière du débat public et après les entretiens préalables avec les acteurs du territoire. En effet, ces derniers ont permis de croiser les enjeux thématiques et géographiques du projet.



La consultation du public avant le débat

Un site Internet avec un espace participatif, permettant aux internautes de suggérer les thèmes à débattre, ainsi qu'une page Facebook pour informer et mobiliser les Lorrains ont été ouverts en mars 2015.

Le suivi de la rédaction du dossier du maître d'ouvrage et de sa synthèse

En amont du débat, la CPDP s'est réunie à plusieurs reprises afin de s'appropriier les enjeux du projet, le contexte territorial, de suivre la réalisation du dossier du maître d'ouvrage et sa synthèse, en veillant à ce qu'il soit compréhensible, complet, transparent et accessible pour le grand public. Ce travail de relecture et d'échanges avec le maître d'ouvrage est essentiel, ce document étant le support principal de présentation du projet autoroutier A31 bis, socle d'information commun à l'ensemble des participants au débat.

Lors de sa séance du 1^{er} avril 2015, la CNDP a accusé réception du dossier du maître d'ouvrage qu'elle a jugé suffisamment complet, et a approuvé les modalités d'organisation du débat et son calendrier.

1.1.5. Le calendrier et les modalités du débat public

1.1.5.1. L'architecture du débat

La CPDP a décidé de structurer le débat autour de **neuf réunions publiques**, programmées sur l'axe géographique nord-sud du « Sillon lorrain » directement concerné par le projet autoroutier A31 bis en abordant plus spécifiquement certains aspects du projet lors de **quatre réunions thématiques** portant sur :

- le développement économique
- le financement
- l'offre des réseaux de transports et déplacements transfrontaliers
- l'environnement humain, naturel et agricole

Deux **ateliers thématiques** ont permis d'approfondir les thèmes « financement » et « offre des réseaux de transports et déplacements transfrontaliers ».

Quatre débats mobiles ont permis à la Commission, accompagnée du maître d'ouvrage, d'aller à la rencontre des Lorrains, sur les lieux de vie, de loisir, de travail et de passage des personnes concernées par le projet autoroutier A31 bis. La Commission s'est installée sur les marchés de Toul et de Nancy, dans le centre commercial « Waves » à Moulins-lès-Metz et devant la gare de Thionville pour informer et recueillir les contributions d'un public moins informé et moins susceptible d'assister aux réunions publiques... Les questions et avis, recueillis à l'oral et à l'écrit, ont été mis en ligne sur le site Internet du débat.

Enfin, la CPDP a souhaité **associer les étudiants** au débat public. À ce titre, elle a organisé un atelier-débat avec les étudiants de l'UFR Lettres, Sciences humaines et sociales de l'Université de Lorraine afin de présenter aux futurs professionnels de l'aménagement du territoire le projet autoroutier A31 bis, de recueillir leurs avis et de répondre à leurs questions.

Calendrier des rencontres organisées

Mercredi 15 avril	Réunion publique de lancement à Nancy
Jeudi 16 avril	Réunion publique de lancement à Metz
Mardi 28 avril	Réunion publique à Woippy sur le thème « <i>développement économique</i> »
Mercredi 6 mai	Débat mobile au marché de Toul
Mardi 12 mai	Débat mobile devant la gare de Thionville
Mercredi 20 mai	Réunion publique à Pont-à-Mousson sur le thème « <i>financement</i> »
Jeudi 21 mai	Réunion publique à Thionville sur le thème « <i>offre des réseaux de transports et déplacements transfrontaliers</i> »
Jeudi 28 mai	Atelier thématique à Metz sur le thème « <i>financement</i> »
Vendredi 29 mai	Débat mobile devant le marché couvert de Nancy
Lundi 1 ^{er} juin	Réunion publique à Yutz
Mardi 2 juin	Réunion publique à Toul sur le thème « <i>environnement naturel, humain et agricole</i> »
Mercredi 10 juin	Atelier débat avec les étudiants de l'Université de Lorraine
Jeudi 11 juin	Atelier thématique à Thionville sur le thème « <i>offre des réseaux de transports et déplacements transfrontaliers</i> »
Mercredi 17 juin	Débat mobile au centre commercial « Waves » de Moulins-lès-Metz
Mercredi 24 juin	Réunion publique à Nancy
Jeudi 25 juin	Réunion publique à Metz
Jeudi 10 septembre	Réunion publique de restitution de l'expertise complémentaire à Nancy
Lundi 21 septembre	Réunion publique de clôture à Nancy
Mardi 22 septembre	Réunion publique de clôture à Metz

1.1.5.2. La prolongation du débat public jusqu'au 30 septembre 2015

Après examen **des demandes d'expertise complémentaire indépendante** qui ont émergé au fil des différentes rencontres sur les aménagements entre Gye et Dieulouard et leurs impacts sur le territoire, la Commission particulière du débat public a décidé de les transmettre à la Commission nationale du débat public (CNDP) qui, après avoir délibéré, a décidé le 2 juillet 2015 de réaliser une étude complémentaire confiée à trois experts indépendants (voir la décision en annexe page 118).

Trois réunions publiques ont été organisées en septembre par la CPDP pour présenter les résultats de l'expertise réalisée durant l'été 2015 par des experts indépendants et clore le débat public :

- une réunion publique à Nancy le 10 septembre pour restituer les résultats de l'expertise complémentaire ;
- une réunion publique de clôture à Nancy le 21 septembre ;
- une réunion publique de clôture à Metz le 22 septembre.

1.2. LE DÉROULEMENT DU DÉBAT PUBLIC



Participants prenant le dossier du maître d'ouvrage lors de la réunion publique du 15 avril 2015 à Nancy (photo : G. Clément)

1.2.1. L'information du public

1.2.1.1. Les documents du maître d'ouvrage

Le dossier du maître d'ouvrage

Le dossier du maître d'ouvrage, document de 116 pages, élaboré par la DREAL Lorraine, validé par la CNDP, présente :

- **le contexte et les enjeux du projet** : les dynamiques du territoire et les besoins de déplacements, l'offre et les réseaux de transports existants et en projet en Lorraine, le diagnostic de l'autoroute actuelle, ses contraintes, les projections aux horizons 2030 et 2050 ;
- **les caractéristiques du projet** : la description du projet, les effets attendus, les modalités de réalisation et les prochaines étapes du projet.

Édité à 3 100 exemplaires, le dossier du maître d'ouvrage a été adressé à 447 acteurs en amont du débat (élus, collectivités territoriales, chambres consulaires, fédérations professionnelles et syndicats, partis politiques, entreprises, associations). De plus, il était consultable et téléchargeable sur le site Internet du débat, disponible au bureau de la CPDP à Metz, et a été diffusé lors des différentes rencontres : réunions publiques, ateliers et débats mobiles et envoyé à tous ceux qui en ont fait la demande. 41 organismes ou acteurs ont ainsi commandé 256 dossiers du maître d'ouvrage supplémentaires. Au total, ce sont 2 870 dossiers qui ont été diffusés.



Lecture de la synthèse du dossier du maître d'ouvrage par un participant lors de la réunion publique du 16 avril 2015 à Metz (photo : S. Wilhelm)

La synthèse du dossier du maître d'ouvrage

Édité à **10 000 exemplaires**, ce document de 6 pages, élaboré par la DREAL Lorraine, présente synthétiquement les éléments du dossier du maître d'ouvrage. La synthèse était consultable et téléchargeable sur le site Internet du débat, disponible au bureau de la CPDP à Metz, a été diffusée lors des réunions publiques, ateliers et débats mobiles et envoyée à tous ceux qui en ont fait la demande. Elle a été expédiée en trois exemplaires aux acteurs du territoire, en complément du dossier du maître d'ouvrage. Un bon de commande leur permettait de demander des exemplaires supplémentaires, 520 synthèses ont ainsi été commandées. Au total, ce sont 7 900 synthèses qui ont été diffusées.

Les panneaux d'exposition du maître d'ouvrage

Le maître d'ouvrage a également réalisé **cinq panneaux d'exposition** présentant les grandes caractéristiques du projet. Complétés de **trois panneaux sur le débat** édités par la CPDP, ils ont été exposés au bureau de la CPDP à Metz, lors des réunions publiques, ateliers et débats mobiles ainsi que dans le cadre d'une exposition itinérante tenue dans dix collectivités locales en ayant fait la demande grâce au bon de commande envoyé au début du débat public.



Panneaux du maître d'ouvrage dans le hall du Centre Prouvé à la réunion publique du 24 mai 2015 à Nancy



Panneaux du maître d'ouvrage à la mairie d'Entringe

Les études sur le projet A31 bis

Le maître d'ouvrage a également produit, avant et pendant le débat, des études permettant d'éclairer certains points du projet, mises à disposition du public :

- Tableau de synthèse des impacts et mesures en termes d'environnement (milieux naturels)
- État initial de l'environnement
- État initial de l'air
- État initial du bruit
- Étude paysagère
- Bilan carbone du projet
- Étude des trafics et hypothèses de croissance
- Opportunité d'une exploitation multimodale A31-A3
- Scénarios de trafic de fret sur le Sillon lorrain en 2030
- Évaluation des projets de transport
- Étude prospective de la capacité ferroviaire en Lorraine
- Stratégie d'évolution de l'offre TER métro
- Accidentologie sur l'A31 2004-2013
- Analyse socio-économique
- Analyse multicritère des variantes du barreau de Toul

DÉBAT PUBLIC SUR LE PROJET AUTOROUTIER A31 BIS



Les fiches complémentaires

Pendant le débat public, le maître d'ouvrage a produit à la demande de la CPDP des fiches complémentaires apportant des réponses détaillées à certaines questions posées lors des échanges avec le public. Ces fiches ont été mises à disposition du public sur le site Internet du débat et lors des réunions publiques et ateliers :

- l'entretien de l'A31
- le doublement de l'A30
- la mise en œuvre d'une écotaxe régionale
- l'estimation des coûts de construction du projet A31 bis
- l'itinéraire de transit poids lourds du barreau Gye-Dieulouard
- l'élargissement de l'A31 dans l'agglomération nancéenne
- les enjeux agricoles
- les coûts liés à la mise en concession
- la variante de tracé proposée par la commune de Florange pour la liaison A30-A31 nord

1.2.1.2. Les documents de la Commission particulière du débat public

Le dépliant de présentation du débat public

Édité à 30 000 exemplaires, le dépliant de présentation du débat avait vocation à être un support générique et polyvalent d'information sur le projet et le débat. Il présentait sur quatre volets les principes du débat public et le rôle de la CPDP, les modalités de participation, le calendrier des réunions publiques, les grands enjeux du projet, la carte des aménagements proposés, ainsi qu'un coupon-T permettant au public de renvoyer un avis ou une question sans affranchissement.

Le dépliant a été mis à disposition du public dès l'ouverture du débat et lors des différentes rencontres publiques. Il a également été distribué avant chaque réunion publique dans les gares et rues commerçantes des communes qui accueilleraient les rencontres et dans les communes riveraines. Il a aussi été déposé auprès des commerçants et collectivités l'acceptant lors des opérations d'affichage. Enfin, il a été envoyé en trois exemplaires aux acteurs du territoire avec un bon de commande leur permettant d'en commander davantage. Au total, ce sont 27 000 dépliantes qui ont été diffusés.



Distribution de documents aux abords de la gare de Pont-à-Mousson, dans le hall de la gare de Luxembourg ville et sur le parvis de la gare de Thionville



Affichage chez les commerçants du centre-ville de Metz

Les affiches et tracts

Les affiches ont été imprimées à plus de 4 500 exemplaires au total pour annoncer chaque réunion publique et inciter à y participer. Elles ont fait l'objet d'opérations d'affichage auprès des commerçants et organismes publics des communes accueillant les réunions et des communes alentour. Chaque mairie hôte en a également reçu une trentaine d'exemplaires. Elles ont été envoyées sur demande à divers acteurs du territoire. Un tract a également été réalisé en 3 150 exemplaires pour

UNE DIFFUSION DES SUPPORTS AU SEIN DES RÉSEAUX DE TOUS LES ACTEURS DU TERRITOIRE
 Les acteurs territoriaux ont eu la possibilité de commander les affiches, le dépliant, les deux numéros du journal du débat, un jeu de l'exposition itinérante, ainsi que les documents du maître d'ouvrage via un bon de commande qui leur a été adressé par courrier au début du débat. 2 206 documents ont été commandés par ce biais et diffusés via les réseaux propres des acteurs du territoire.

annoncer les réunions de lancement et distribué en gares de Nancy et de Metz. Un second tract a été conçu et diffusé en 4 800 exemplaires en septembre afin d'annoncer les trois dernières réunions publiques du débat.

Les journaux du débat

Deux numéros du journal du débat ont été édités à 1 900 et 1 400 exemplaires respectivement. Parus environ un mois, puis deux mois après le début du débat (le 17 mai, puis le 15 juin), ils ont présenté le cadre du débat public et annoncé ses différentes phases. Ils ont

également rendu compte de l'actualité du débat : état de la participation, retour sur les rencontres passées, annonce des prochains rendez-vous, principaux sujets abordés à travers des « paroles d'acteurs », etc. Ils ont été mis à la disposition du public à chaque rencontre du débat, dans les locaux de la CPDP, sur le site Internet et diffusés sur les réseaux sociaux.

L'exposition itinérante

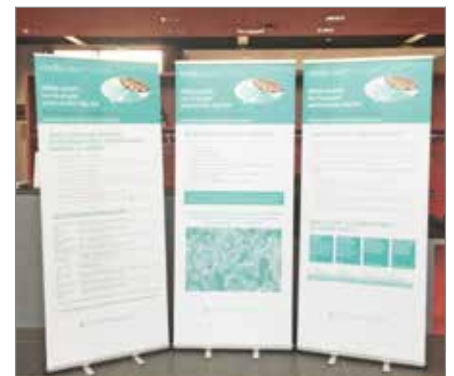
Composée de trois panneaux de la CPDP présentant l'objet du débat et les modalités de participation et de cinq panneaux du maître d'ouvrage présentant le projet, l'exposition itinérante a été présentée lors de toutes les rencontres du débat. Elle a également été accueillie par dix collectivités ou structures professionnelles du territoire pendant toute la durée du débat public, à leur demande.

CHIFFRES CLÉS DE LA DIFFUSION DES SUPPORTS D'INFORMATION

- 3 020** envois papiers
- Environ **9 900** mails envoyés
- 7 950** tracts distribués
- 9 490** dépliants tractés ou déposés chez des commerçants
- 788** affiches posées
- 20 900** documents distribués en réunions publiques
- 10 770** dossiers du maître d'ouvrage et sa synthèse diffusés



Couverture du journal n° 1 du débat



Panneaux de la CPDP dans le hall de l'Agence de développement et d'urbanisme de l'aire nancéienne (ADUAN)

1.2.1.3. Les outils en ligne

Le site Internet

Plus qu'un espace d'information, le site Internet dédié au débat a été conçu comme un outil d'expression et de participation, complémentaire des rencontres du débat. Il a été **mis en ligne dès le 19 mars 2015 dans une version « pré-débat »** permettant aux internautes de s'informer sur les principes du débat, de consulter la fiche d'identité du projet, la carte des aménagements, le dossier du maître d'ouvrage et sa synthèse et de proposer les questions clés et thèmes à aborder lors du débat public.

Le 15 avril, la version « en cours de débat » du site a été mise en ligne et avec elle :

- le dossier du maître d'ouvrage
- la synthèse du dossier du maître d'ouvrage
- le calendrier des réunions publiques
- les documents de la CPDP en téléchargement
- la rubrique actualité enrichie régulièrement au fil du débat

Le site Internet a également offert des espaces d'expression ouverts aux commentaires :

- le forum de discussion
- le système de questions-réponses
- les cahiers d'acteurs et les points de vue des participants
- les délibérations des collectivités sur le projet

Le site s'est progressivement enrichi des contenus suivants :

- les autres documents et études liés au projet
- les fiches complémentaires du maître d'ouvrage
- les présentations des « intervenants du débat » invités à s'exprimer lors des réunions publiques thématiques (SNCF, autorités luxembourgeoises, etc.)
- les renseignements sur les autres rencontres du débat (comptes rendus, photos des rencontres, etc.)
- les documents liés à l'expertise complémentaire
- les archives des réunions publiques
- le questionnaire d'évaluation du débat

En page d'accueil, l'éditorial du président de la CPDP a également été régulièrement mis à jour, en fonction de l'actualité du débat.

Les statistiques de fréquentation montrent que le site a reçu **18 632 visites par 11 140 visiteurs uniques**. La durée moyenne des sessions est de 5 minutes, témoignant d'une prise d'information minimale satisfaisante par internaute. Le site a principalement été visité par des habitants de **Nancy** et de **Metz** mais aussi de la ville de **Luxembourg**. **Les pages les plus vues sont, après l'accueil, les différents espaces de contribution** : le forum de discussion, les questions et leurs réponses, puis les cahiers d'acteurs et points de vue des participants. Viennent ensuite les archives des réunions publiques, puis enfin la documentation sur le projet avec une plus importante fréquentation des autres études sur le projet (études environnementales, études de trafic...) que des documents du porteur de projet en tant que tels (dossier du maître d'ouvrage et sa synthèse).

LES ARCHIVES DES RÉUNIONS PUBLIQUES

Les verbatims, synthèses, supports de présentation des intervenants, photographies et captation vidéo le cas échéant de chaque réunion publique ont été mis en ligne après chaque rencontre. Ainsi l'historique des échanges est intégralement mis à disposition du public.



La rubrique « le forum de discussion »



Extrait de la page « Les questions et les réponses » du site Internet

Les réseaux sociaux

La CPDP a été active sur les réseaux sociaux Twitter et Facebook, dès le 2 mars 2015, avant le débat et jusqu'à sa clôture.

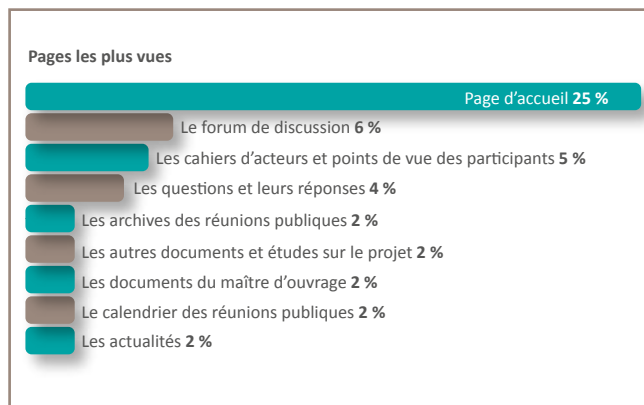
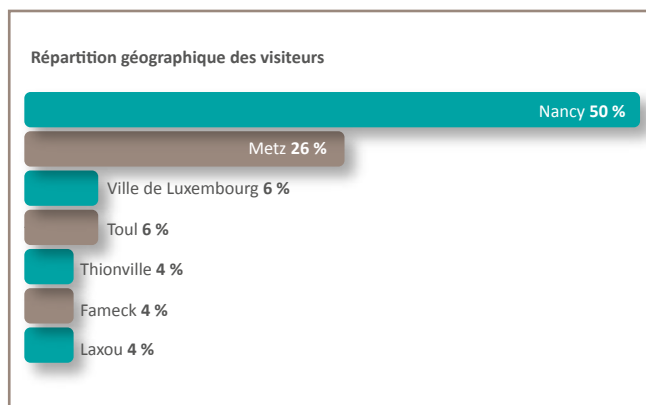
Les objectifs de l'animation des comptes Twitter et Facebook étaient les suivants :

- informer directement le public concerné et rappeler régulièrement le calendrier du débat ;
- diffuser de nouveaux documents : archives des réunions publiques, fiches complémentaires, cahiers d'acteurs et points de vue des participants... ;
- appeler à participer au débat et à visiter le site Internet a31bis.debatpublic.fr ;
- élargir les outils d'information et d'expression ;
- atteindre un public plus large, en particulier les plus jeunes.

Les abonnés étaient principalement des élus locaux, des associations, des journalistes, des collectivités, des entreprises locales, des étudiants, des acteurs économiques et des habitants des communes concernées par le projet. On note une implication particulièrement forte de l'association AGIRR-FNAUT sur les réseaux sociaux, notamment lors des *live tweets* (voir ci-dessous).

CHIFFRES CLÉS DE LA FRÉQUENTATION DU SITE INTERNET

18 632 visites
11 140 utilisateurs uniques dont 42 % reviennent sur le site
74 255 pages vues
5 minutes de durée moyenne des sessions



DÉBAT PUBLIC SUR LE PROJET AUTOROUTIER A31 BIS

• Twitter

Le compte Twitter a été rapidement suivi grâce au *hashtag* #A31bis déjà utilisé et avec la création par la Commission du *hashtag* #DébatA31B repris régulièrement au cours du débat. Les réunions diffusées en direct sur le site Internet de la CPDP ont fait également l'objet de *live tweets* permettant aux internautes de poser leurs questions en direct sur Twitter avec le *hashtag* #DébatA31B : réunion d'ouverture à Nancy le 15 avril, réunion à Pont-à-Mousson sur le thème « financement » le 20 mai, réunion à Thionville sur le thème « offre des réseaux de transports et déplacements transfrontaliers » le 21 mai. Plusieurs questions ont été lues en tribune par la Commission.

• Facebook

L'audience des publications Facebook a été particulièrement élevée à partir de mi-mai 2015. Cela coïncide avec les réunions du 20 et 21 mai à Pont-à-Mousson et Thionville, dont la transmission en direct sur le site Internet a permis d'atteindre un pic d'audience de plus de 2 000 pages vues au total.

L'audience de la page a aussi été augmentée grâce au relais d'acteurs influents sur le territoire (ville de Thionville, Metz Métropole, la Radio LOR FM, Infos Route Meurthe-et-Moselle, l'Agenda culturel de Metz, etc.).

Au total, la page Facebook a reçu 164 mentions "J'aime". Les messages diffusés par la CPDP sur ce réseau ont eu une portée d'environ 100 à 300 personnes atteintes en moyenne par jour.

CHIFFRES CLÉS DU COMPTE TWITTER

237 abonnés
392 tweets publiés
303 clics sur le lien publié
116 mentions du compte @debat_a31bis
269 retweets
103 tweets du compte @debat_a31bis ajoutés aux favoris
9 004 visites du compte @debat_a31bis
3 *live tweets* de réunions publiques



Accueil du compte Twitter



Tweet du 28 mai 2015 sur le déroulement de l'atelier participatif sur le financement du projet, à Metz

Tweet du 5 mai 2015 annonçant la venue du débat mobile sur le marché de Toul

CHIFFRES CLÉS DE LA PAGE FACEBOOK

164 mentions « J'aime »
161 publications (annonces des réunions publiques, agenda de la semaine, relais d'articles de presse, invitations à participer au débat...)
 Près de **26 000** vues
 Répartition des abonnés : **53 %** d'hommes et **45 %** de femmes
 Provenance : **4 %** du Luxembourg, **96 %** de France dont **14 %** de Metz, **15 %** de Nancy, **7 %** de Thionville, **2 %** d'Algrange, de Fontoy, de Saizerais, de Gondreville, de Pont-à-Mousson



Page Facebook dédiée au débat public

Post du 2 juin 2015 souhaitant la bienvenue aux participants de la réunion publique de Toul



1.2.1.4. Les envois de courriers postaux et électroniques

Une liste d'environ 600 acteurs du territoire a été constituée et enrichie au fil du débat. Elle comprend aussi bien les collectivités territoriales, les chambres consulaires, les fédérations professionnelles et syndicats, les partis politiques, les entreprises, que les associations du territoire. Complétée en cours du débat par les coordonnées des participants s'inscrivant lors des différentes rencontres, *via* les coupons-T ou sur Internet, elle a servi à adresser les supports d'information aux acteurs intéressés ou de les inviter à participer aux réunions publiques, ateliers ou à rédiger leur cahier d'acteur par exemple. Cinq envois de courriers postaux au total ont été effectués.

Plus souples, les envois de courriers électroniques ont permis de compléter les envois par courrier postal en faisant parvenir les versions électroniques des supports d'information du débat, de rappeler la tenue des réunions publiques au fil de l'avancée du débat, d'encourager les inscriptions aux ateliers ou d'annoncer la prolongation du débat. Ainsi, dix-sept envois électroniques ont été effectués à destination de l'ensemble des contacts. Ils ont permis de relayer l'information.



UN CLIP AUDIOVISUEL POUR UNE PRÉSENTATION DU DÉBAT ATTRACTIVE

En 1,35 min, il présente les grands enjeux du projet, les différents aménagements proposés par le maître d'ouvrage et incite le public à participer. Il a été diffusé sur le site Internet du débat, les réseaux sociaux ainsi qu'au début de chaque réunion publique pendant l'installation des participants.

1.2.1.5. L'information et la communication dans les médias

Avant le débat public

Des contacts ont été pris avec les médias locaux et nationaux (presse, web et audiovisuel) entre fin mars et mi-avril : un premier communiqué de presse présentant le débat (calendrier, modalités d'information et de participation, thématiques abordées) et annonçant les deux conférences de presse d'ouverture du débat a été envoyé à un fichier presse de 67 supports. Cet envoi a été suivi de relances téléphoniques et par mail auprès des différents contacts médias afin de s'assurer de la bonne réception et compréhension des informations mais également inciter à participer aux deux conférences de presse d'ouverture. Le président de la CPDP a été interviewé à plusieurs reprises avant le débat public (*Autoroutes Info* le 7 avril, *L'Essentiel* et *Le Républicain Lorrain* le 9 avril, *Wort.lu* le 14 avril).

Deux conférences de presse ont été organisées, le mercredi 15 avril à Nancy et le jeudi 16 avril à Metz, soit avant chacune des deux réunions publiques d'ouverture du débat. Les présidents de la CNDP et de la CPDP y ont précisé le déroulement du débat public sur l'A31 bis (calendrier, modalités de participation et d'information, thématiques abordées).



Le président de la CNDP et le président de la CPDP A31 bis lors de la conférence de presse d'ouverture du débat du mercredi 15 avril 2015 à Nancy (photo : G. Clément)

Neuf médias étaient présents à la conférence de presse de Nancy le 15 avril et quatre à la conférence de presse de Metz le 16 avril. Les présidents de la CNDP et de la CPDP y ont été interviewés par les supports présents (*La Semaine de Nancy* le 15 avril, *Mirabelle TV* le 16 avril). Les conférences de presse ont été suivies de la publication de sept articles dans la presse locale quotidienne (*L'Est Républicain*, *Le Républicain Lorrain* et le quotidien frontalier *L'Essentiel*) et dans la presse spécialisée (*Le Moniteur*). Dix articles en ligne ont également été publiés (France 3 Lorraine, France Bleu Nord et Sud Lorraine, *wort.lu*, *lequotidien.lu*, *Ici-c-Nancy*, *lesfrontaliers.lu*). Enfin, deux reportages télévisés ont été diffusés (France 3 Lorraine, France 3 Metz le 16 avril).

Un dossier de presse, présentant la Commission, la procédure de débat public, les modalités d'information et de participation du public et comprenant le calendrier des réunions publiques, le dépliant du débat et la synthèse du dossier du maître d'ouvrage, a été remis aux journalistes présents lors des deux conférences de presse d'ouverture (en version papier et sur clé USB). Ces documents étaient également accessibles sur le site du débat. Le dossier de presse a aussi été proposé aux journalistes lors des réunions publiques et ateliers grâce à un accueil presse dédié.

Un spot radio a également été enregistré et diffusé la première quinzaine d'avril sur les radios locales pour annoncer le débat et promouvoir les différents moyens de participation notamment auprès des automobilistes circulant sur l'A31 : éditions sud et nord de France Bleu Lorraine, *Lor'fm* et *Radio Campus Lorraine*. L'objectif était de toucher les automobilistes, très directement concernés par le projet et le débat, qui écoutent la radio dans leur voiture.

Pendant le débat public

Huit communiqués de presse annonçant les différentes rencontres ont été envoyés une semaine à dix jours avant les réunions publiques et ateliers. Ils contenaient des informations pratiques ainsi que le détail du déroulement des rencontres. Un communiqué a également été envoyé pour informer les médias locaux de la prolongation du débat jusqu'au 30 septembre 2015.

Des relances téléphoniques et mail personnalisées ont systématiquement été effectuées et les médias ont couvert toutes les réunions publiques ainsi qu'un atelier thématique.

Pour garantir une bonne visibilité du débat et des réunions publiques organisées sur le territoire concerné, un plan média a été mis en œuvre, intégrant des insertions dans la presse quotidienne régionale française (*Le Républicain Lorrain* et *L'Est Républicain*) et luxembourgeoise (*L'Essentiel*). Au total, le débat public a été annoncé via quinze insertions dans la presse quotidienne régionale. Afin de rappeler les différentes modalités de participation au débat, un second spot radio a été enregistré et diffusé mi-mai sur les éditions sud et nord de France Bleu Lorraine et sur Radio Campus Lorraine.



Insertion presse annonçant la réunion publique de Pont-à-Mousson dans l'édition du 20 mai 2015 de *L'Est Républicain* et article dans *L'Essentiel* du 25 juin 2015



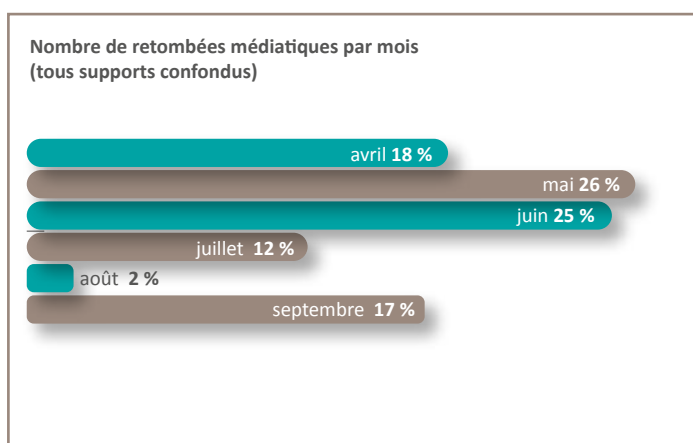
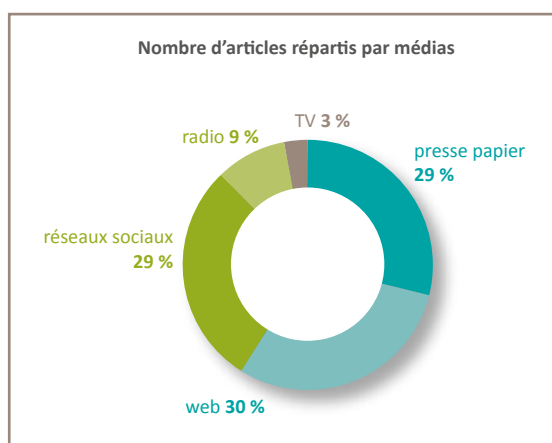
Le relais du débat dans les médias

Au total, on dénombre 571 retombées presse, web et audiovisuelles identifiées sur le débat et le projet entre le 31 mars 2015 et le 30 septembre 2015 :

- 173 retombées, soit 30 % de l'ensemble des retombées recensées, proviennent du web : elles émanent de sites d'actualités locales et de médias en ligne français ou luxembourgeois, mais aussi de sites et blogs d'acteurs locaux, associatifs ou politiques.
- 168 retombées, soit 29 % des retombées recensées, sont issues de supports de presse papier français ou luxembourgeois : il s'agit de titres de presse quotidienne régionale ou d'hebdomadaires. Un seul article provient d'un support non régional, il est issu d'un hebdomadaire spécialisé *Le Moniteur*.

DÉBAT PUBLIC SUR LE PROJET AUTOROUTIER A31 BIS

- 168 retombées, soit 29 % des retombées recensées, proviennent de médias sociaux, et notamment des comptes Twitter ou Facebook d'acteurs locaux mobilisés sur le projet (associatifs et politiques).
- 48 retombées, soit 9 % des retombées recensées, sont issues d'éditions régionales de radios nationales ou locales.
- 14 retombées, soit 3 % des retombées recensées, sont issues d'éditions régionales de chaînes de télévision nationales ou locales (éditions lorraines de France Bleu et de France 3, Radio Délic et Mirabelle TV).



Les retombées recensées évoquaient les modalités d'organisation et les différentes actualités du débat (annonce des réunions publiques et autres rencontres, rappel des moyens de participation et d'information à disposition, calendrier, demandes d'expertise complémentaire indépendante, prolongement du débat...) mais aussi le projet A31 bis, ses différents aspects (caractéristiques, coût et financement, calendrier, options d'aménagements) et les positionnements des acteurs locaux sur celui-ci.

Au cours du débat, trente-trois interviews ont été réalisées. Elles ont permis au président et aux membres de la CPDP de présenter le débat et ses enjeux, de faire le point sur les échanges ou l'actualité du débat et de mobiliser le public pour les rencontres :

- 13 interviews par des radios ;
- 8 interviews par des chaînes de télévision locales ou d'éditions locales de chaînes nationales ;
- 9 interviews par des titres de presse quotidienne régionale français ou luxembourgeois ou des hebdomadaires locaux ;
- 3 interviews par des sites web d'informations locaux.



Le président de la CPDP sur le plateau télévisé de France 3 Lorraine le 15 avril 2015 et dans les locaux de la CPDP à Metz le 25 juin 2015

1.2.2. Les moyens de participation et d'expression du public

1.2.2.1. Les réunions publiques

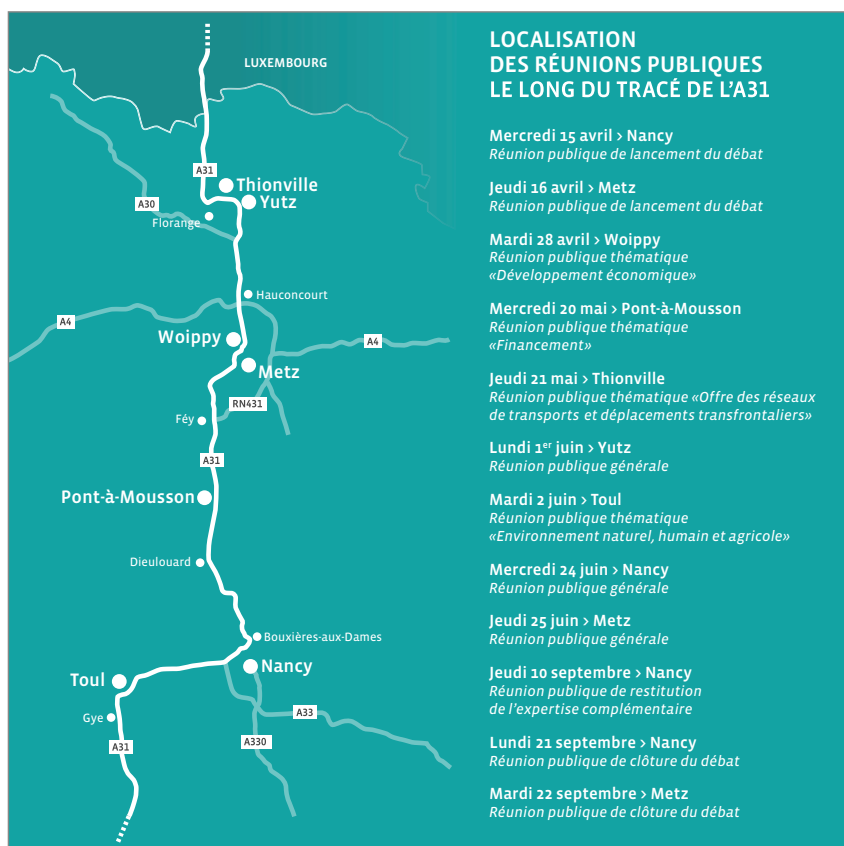
Initialement structuré autour de neuf réunions publiques, le débat prolongé a finalement proposé **douze réunions publiques** aux Lorrains. Elles ont été réparties le long du linéaire de l'A31 de manière à préserver un équilibre entre les territoires mosellans et meurthe-et-mosellans et à couvrir les différentes thématiques du projet en cohérence avec les préoccupations des parties prenantes.

Le débat a été lancé avec deux réunions publiques d'ouverture à Nancy puis à Metz les 15 et 16 avril, en présence de M. Christian LEYRIT, président de la CNDP. Elles ont permis de présenter le cadre général du débat ainsi que les principales caractéristiques

du projet avant de laisser la parole à la salle. M. Nacer MEDDAH, préfet de Lorraine, M. Raphaël BARTOLT, préfet de Meurthe-et-Moselle, et M. Laurent HENART, maire de Nancy, étaient présents pour introduire la réunion de Nancy. M. Nacer MEDDAH, préfet de Lorraine, et M. Dominique GROS, maire de Metz, ont introduit celle de Metz.



Réunion d'ouverture à Metz le 16 avril 2015



Le débat s'est poursuivi avec des réunions publiques thématiques. Ces quatre réunions ont permis d'aborder plus spécifiquement certains enjeux structurants du projet :

- **Le développement économique** à Woippy, le 28 avril 2015
- **Le financement** à Pont-à-Mousson, le 20 mai 2015
- **L'offre des réseaux de transports et déplacements transfrontaliers** à Thionville, le 21 mai 2015
- **L'environnement humain, naturel et agricole** à Toul, le 2 juin 2015

Ces réunions prévoyaient, en plus de la présentation du débat par la CPDP (les principes du débat, les modalités d'expression du public, le calendrier), la présentation du projet par le maître d'ouvrage suivie d'un premier temps

DÉBAT PUBLIC

SUR LE PROJET AUTOROUTIER A31 BIS

d'échange avec la salle, puis des interventions thématiques soit du maître d'ouvrage lui-même, soit d'**intervenants spécialisés** :

- Roger CAYZELLE, président du Conseil économique, social et environnemental de Lorraine (CESE) sur le développement économique ;
- Claude ABRAHAM, ingénieur général honoraire des Ponts et Chaussées, et Clément FOURCHY, directeur général adjoint d'ESPELIA sur le financement ;
- Guy BESCH et Romain SPAUS du ministère du Développement durable et des Infrastructures du Grand-Duché de Luxembourg ; Thomas ALLARY de SNCF Réseau ; Jacques WEILL de SNCF Mobilités et David MAZOYER de Voies navigables de France (VNF) sur l'offre des réseaux de transports et les déplacements transfrontaliers ;
- Jean-Pierre SCHMITT, directeur d'Air Lorraine ; Jean-Pierre DECLoux, directeur du bureau d'étude GEREEA ; Anne-Lise LOUYOT de la Chambre d'agriculture de Meurthe-et-Moselle ; Raymond MULLER, directeur de la Société d'Aménagement foncier et Établissement rural de Lorraine (SAFER) sur l'environnement humain, naturel et agricole.

Chaque intervention était suivie d'un nouveau temps d'échanges avec le public, portant sur la thématique abordée.



Réunion publique à Toul le 2 juin 2015 (photo : G. Clément)

Le débat a également proposé des réunions publiques générales.

Ces trois réunions ont eu lieu à Yutz le 1^{er} juin puis à Metz et Nancy les 24 et 25 juin. Si la réunion de Yutz était conçue comme une réunion publique générale de mi-débat, celles de Nancy et de Metz étaient initialement pensées comme des réunions de restitution du travail mené en ateliers et de clôture du débat. La possibilité d'une prolongation du débat a conduit la CPDP à faire évoluer ces réunions. Elles ont ainsi été l'occasion de poursuivre les échanges sur les enjeux les plus emblématiques du projet, de restituer le travail effectué au cours des ateliers (voir ci-dessous) mais aussi pour la CPDP et le maître d'ouvrage de présenter les

principales interventions du public depuis le lancement du débat. La CPDP y a également évoqué l'éventualité d'une poursuite du débat et de ses modalités.

La réunion de présentation de l'expertise complémentaire

Des demandes d'expertise complémentaire et indépendante ont émergé au fil des différentes rencontres. La CPDP a décidé de les transmettre à la **Commission nationale du débat public (CNDP), qui a décidé le 2 juillet 2015 de faire procéder à une expertise complémentaire sur :**

La faisabilité de l'élargissement sur place à 2x3 voies de l'A31 entre Gye et Dieulouard, en tenant compte des différents paramètres financiers, économiques, environnementaux et humains ;

- La capacité d'un tel aménagement sur place à répondre à l'objectif de désengorgement de l'A31 ;
- Le trafic attendu sur l'éventuel barreau neuf Toul-Dieulouard, en tenant compte notamment de sa mise en concession, et sa capacité à répondre à l'objectif de désengorgement de l'A31 entre Gye et Dieulouard ;
- L'expertise s'efforcera d'apporter un éclairage sur le potentiel de report modal en transports de marchandises et particulièrement de voyageurs dans l'espace métropolitain du sud de la Meurthe-et-Moselle.

Conformément à l'article L121-9 du code de l'environnement, le coût de l'expertise complémentaire est à la charge de la Commission nationale du débat public.

Au vu du temps nécessaire à la conduite d'une expertise complémentaire de qualité et à son appropriation par le public, le débat public a donc été prolongé jusqu'au 30 septembre 2015 au lieu du 13 juillet 2015. **Une réunion publique a été organisée à Nancy, le jeudi 10 septembre, par la CPDP, afin que MM. Jean-Noël CHAPULUT, Jean DETERNE et Marc PEREZ, experts mandatés par la CNDP pour accomplir cette expertise complémentaire présentent les résultats et les conclusions de leurs travaux et en débattent avec les participants.**

Les réunions publiques de clôture

Deux réunions publiques ont été organisées le lundi 21 septembre à Nancy et le mardi 22 septembre à Metz afin de clore le débat. À cette occasion, la CPDP a fait état de la **participation du public (données quantitatives) et a exposé les principaux sujets d'échanges** relevés au cours des cinq mois de concertation. Le maître d'ouvrage a également présenté les premiers enseignements qu'il tirait du débat.

Les prochaines échéances ont également été présentées au public : parution du compte rendu de la CPDP et du bilan du Président de la CNDP avant le 30 novembre 2015 puis publication avant le 29 février 2016 par le maître d'ouvrage de sa décision quant aux suites données au projet. En effet, dans les trois mois qui suivent la publication du bilan et du compte rendu, le maître d'ouvrage rend publique sa décision quant au principe et aux conditions de la poursuite du projet. Il peut décider d'abandonner le projet, de le maintenir, ou de le poursuivre avec des orientations plus ou moins différentes de celles qu'il avait imaginées au départ en tenant compte des apports du débat.

CHIFFRES CLÉS DES RÉUNIONS PUBLIQUES

2 249 participants

284 contributions orales

505 auditeurs des retransmissions en direct

LES CONDITIONS D'EXPRESSION DU PUBLIC



Participant à la réunion de Nancy le 15 avril 2015

D'une durée moyenne de trois heures (de 19 heures à 22 heures), certaines réunions se sont poursuivies plus tard dans la soirée afin de permettre à chacun de s'exprimer et de poser une question.

La règle du jeu fixait un temps d'expression des intervenants limité à 1 minute pour les questions et à 3 minutes pour les interventions permettant ainsi une équivalence des temps de parole. Il a été nécessaire de la rappeler à certains participants mais elle a été globalement respectée.

Les participants aux réunions publiques avaient la possibilité de s'exprimer par écrit *via* une fiche contribution mise à disposition en début de réunion.

Tous les échanges ont été enregistrés et retranscrits puis mis en ligne sur le site Internet du débat dans un délai d'environ une semaine.



Live-tweet pendant la réunion de Pont-à-Mousson le 20 mai 2015

Trois réunions ont fait l'objet d'une retransmission en direct sur le site Internet du débat, assortie d'un *live tweet* pour permettre aux auditeurs de poser leurs questions à distance avec le *hashtag* « #DébatA31B ». Il s'agissait des réunions d'ouverture de Nancy le 15 avril, de Pont-à-Mousson sur le financement le 20 mai, ainsi que de Thionville sur l'offre des réseaux de transports et les déplacements transfrontaliers le 21 mai.

1.2.2.2. Les ateliers thématiques

La Commission particulière du débat public a souhaité organiser et animer des ateliers thématiques afin de diversifier les modalités de participation et de permettre à des volontaires de s'impliquer davantage sur un aspect clef du projet, en travaillant en petit groupe, avec la possibilité de solliciter le maître d'ouvrage ou des intervenants extérieurs (SNCF, VNF, etc.) pour enrichir leurs échanges.

La Commission particulière a organisé deux ateliers thématiques :

- atelier thématique sur le financement le 28 mai, à Metz, de 18 heures à 21 heures ;
- atelier thématique sur l'offre des réseaux de transports et les déplacements transfrontaliers le 11 juin, à Thionville, de 18 heures à 21 heures.

La participation aux ateliers s'est faite sur inscription : vingt places étaient réservées aux inscriptions en ligne via un formulaire dédié et vingt places étaient disponibles pour les participants souhaitant s'inscrire à l'issue des réunions publiques thématiques correspondantes (le 20 mai à Pont-à-Mousson et le 21 mai à Thionville). L'atelier dédié au financement a rassemblé seize personnes et l'atelier dédié à l'offre des réseaux de transports et aux déplacements transfrontaliers a réuni 28 personnes.



Travail en groupe à l'atelier « financement » de Metz le 28 mai



Atelier « offre des réseaux de transports et déplacements transfrontaliers » à Thionville le 11 juin

Après une introduction de la CPDP (les principes du débat, « les règles du jeu », le déroulement de l'atelier), une courte présentation du projet et une intervention thématique, les participants, réunis par table d'environ six à sept personnes, disposaient d'une heure pour échanger et produire leur contribution collective. À l'issue de cet échange, une pause de dix minutes permettait à un rapporteur désigné par table de synthétiser les échanges de son groupe avant qu'une nouvelle heure de travail soit consacrée aux restitutions et à un débat avec l'ensemble des participants.

Les participants avaient à leur disposition lors de ces rencontres, en plus des supports d'information habituels (dossier du maître d'ouvrage et sa synthèse, fiches complémentaires...) un certain nombre de documents susceptibles de nourrir leur réflexion (par exemple, les présentations des intervenants thématiques des réunions associées ou des extraits d'études en rapport avec la thématique), ainsi qu'une carte IGN du territoire.

Ces ateliers ont fait l'objet d'une restitution globale lors des réunions publiques de Metz et Nancy les 24 et 25 juin par des rapporteurs généraux volontaires.

1.2.2.3. L'atelier-débat avec les étudiants de l'Université de Lorraine



Atelier-débat avec les étudiants de l'UFR Lettres, Sciences humaines et sociales de l'Université de Lorraine, le 10 juin

Pour échanger avec les futurs professionnels de l'aménagement du territoire sur le projet autoroutier A31 bis, recueillir leurs avis et répondre à leurs questions, la CPDP, accompagnée de représentants de la DREAL Lorraine, est allée à la rencontre des étudiants et des professeurs de géographie de l'UFR Lettres, Sciences Humaines et Sociales de l'Université de Lorraine. **Cet atelier débat qui a réuni vingt-six étudiants et quatre professeurs s'est déroulé le mercredi 10 juin de 9 h 30 à 12 h 15.**

1.2.2.4. Les débats mobiles

La CNDP souhaite faire évoluer les dispositifs de concertation mis en œuvre dans le cadre des débats publics. Parce qu'il n'est pas toujours possible d'assister aux réunions publiques, la CPDP a organisé des débats mobiles pour **aller à la rencontre des Lorrains sur leurs lieux de vie**, pour leur permettre de se faire entendre et de s'impliquer dans le débat en se renseignant sur le projet, en posant leurs questions au maître d'ouvrage et en soumettant leurs avis. L'ensemble des contributions recueillies lors des débats mobiles a été publié sur le site Internet du débat et pris en compte dans la rédaction du présent compte rendu. **Ces rencontres ont été mises en place dans un souci de diversifier le public en s'adressant à des personnes qui n'auraient peut-être pas participé au débat.**

Ces rencontres étaient organisées autour d'un stand habillé aux couleurs du projet.



Le stand des débats mobiles (Nancy) le 29 mai



DÉBAT PUBLIC SUR LE PROJET AUTOROUTIER A31 BIS



Débat mobile sur le marché de Toul le 6 mai 2015

Le débat public et le projet étaient présentés grâce aux **panneaux de l'exposition** et aux **documents de présentation du débat** de la Commission (dépliant, journaux du débat) et de **présentation du projet** par le maître d'ouvrage (dossier du maître d'ouvrage et sa synthèse). Des cartes du tracé en format A3 permettaient également de nourrir les échanges.

Accompagnée par le maître d'ouvrage et le secrétariat général, la Commission a rencontré près de 415 Lorrains lors de quatre débats mobiles :

- le premier débat mobile a eu lieu sur le **marché de Toul** le mercredi 6 mai 2015 de 9 heures à 12 heures. Il a permis de rencontrer 120 personnes ;
- le deuxième débat mobile a eu lieu le mardi 12 mai 2015 devant la **gare de Thionville** de 16 heures à 19 heures. Il a permis de rencontrer 105 personnes ;
- le troisième débat mobile a eu lieu le vendredi 29 mai 2015 devant le **marché couvert de Nancy** de 9 h 30 à 12 h 30. Il a permis de rencontrer 110 personnes ;
- le quatrième débat mobile a eu lieu le mercredi 17 juin 2015 au centre commercial **Waves Actisud à Moulins-lès-Metz** de 14 heures à 17 heures. Il a permis de rencontrer 80 personnes.

L'avis du public était recueilli de deux manières : par le biais d'un **questionnaire** ou lors **d'entretiens libres** avec la Commission, le secrétariat général et/ou le maître d'ouvrage.

Lors des débats mobiles, 163 personnes ont rempli un questionnaire mis à leur disposition sur le stand, soit de manière autonome, soit accompagnées par la Commission. Ce questionnaire était découpé en deux parties :

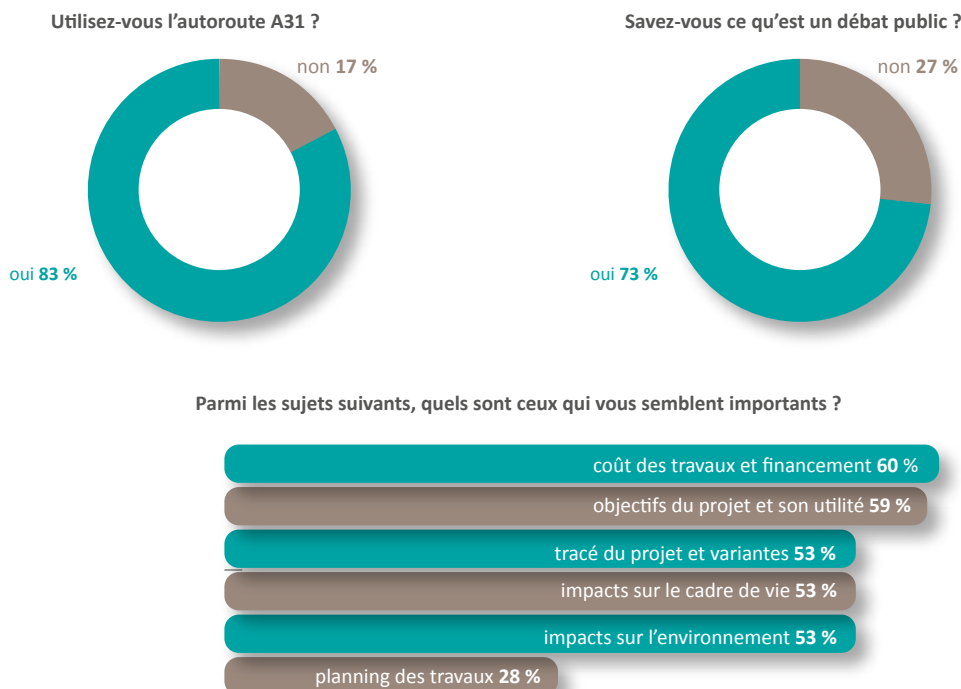
- une partie composée de huit questions à choix multiples portant sur l'utilisation de l'A31, la connaissance du projet A31 bis, la connaissance et l'intérêt pour le débat public, les sujets sur lesquels donner un avis ou poser une question et les moyens d'information proposés ;
- une partie ouverte leur permettant de donner un avis et de poser une question.

Les contributions laissées lors des débats mobiles ont ensuite été mises en ligne sur le site Internet du débat. Les personnes rencontrées ont également pu laisser leurs coordonnées afin, le cas échéant, de recevoir une réponse à leurs questions et d'être destinataires des envois d'informations sur le débat par la Commission.

Les réponses aux questions à choix multiples montrent que la très grande majorité des personnes interrogées **utilise l'autoroute A31 et a entendu parler d'un projet d'autoroute** dans la région (près de 23 % d'entre elles citent l'A32). Une part importante des personnes ayant répondu à la question **sait ce qu'est un débat public en général**, mais pas au sens précis de la loi de 1995, et la Commission nationale du débat public et son rôle restent méconnus.

Les personnes interrogées ont estimé que le débat public devait porter sur les **objectifs** du projet et son **utilité**, sur le **tracé** et ses **variantes**, sur le **coût** des travaux et le **financement** ainsi que sur les **impacts** sur le cadre de vie et sur l'environnement.

EXTRAITS DES RÉSULTATS DU QUESTIONNAIRE DES DÉBATS MOBILES



1.2.2.5. Les cahiers d'acteurs, délibérations et motions

Tout participant a eu la possibilité de publier un **point de vue argumenté** sur le projet A31 bis. Ce point de vue pouvait prendre la forme d'un document de plusieurs pages qui devrait respecter la charte de modération du débat. Tous les points de vue sont mis en ligne dans la rubrique dédiée du site Internet après validation de la CPDP.

Certains points de vue émanant d'institutions, de collectivités, d'entreprises ou d'associations ont été retenus comme « **cahiers d'acteurs** » par la Commission afin de bénéficier de modalités de diffusion particulières. Outre leur publication sur le site Internet, les cahiers d'acteurs ont été mis en page et diffusés par la Commission lors des réunions publiques. La Commission particulière motive sa décision par la nécessité de donner accès aux citoyens à une information la plus diversifiée possible sur le projet, en complément de la documentation fournie par la maîtrise d'ouvrage.

Ces points de vue s'inscrivent uniquement dans le cadre du projet A31 bis et devraient respecter les principes du débat public dont notamment le souci de clarté, de qualité et d'accessibilité des informations. Ils rendent compte de propositions, d'avis, d'observations ou d'une opinion sur le projet soumis au débat pour l'enrichissement et le développement de ce dernier. Leur contenu relève toutefois de la totale responsabilité de leurs auteurs.

La CNDP a élaboré une maquette graphique commune à tous les cahiers d'acteurs. Le nom et le logotype de l'auteur ont été placés en première page afin d'indiquer clairement l'origine du document.



Mise à disposition des cahiers d'acteurs
avant la réunion publique de Nancy le 24 juin 2015
(photo : G. Clément)

Quarante-trois cahiers d'acteurs ont été rédigés et mis en ligne. Les auteurs qui en ont fait la demande en ont également reçu quelques centaines d'exemplaires pour leur propre diffusion.

Par ailleurs, les collectivités territoriales ont parfois choisi d'exprimer leur point de vue sur le projet par le biais de délibérations ou de motions. **Soixante-douze** ont ainsi été publiées sur le site Internet.

La liste des cahiers d'acteurs est présentée en annexe en page 120.

1.2.2.6. Les questions, avis et contributions

Lors de chaque débat public, le maître d'ouvrage s'engage à apporter dans le temps du débat une réponse complète et personnalisée à chaque question qui lui est adressée par écrit.

Les questions ont été collectées de diverses manières :

- le système de questions-réponses sur le site Internet ;
- le coupon-T, mis à disposition du public *via* le dépliant du débat ;
- le questionnaire du débat mobile ;
- la fiche contribution diffusée lors des réunions publiques ;
- les courriers, les mails, le téléphone ;
- les questions orales lors des réunions publiques.

Le système de questions-réponses, les avis et les commentaires du site Internet

Tous les avis, questions et contributions respectueux de la charte modération de la CNDP, ont été classés par thèmes et retranscrits sur le site Internet du débat, interface permettant leur transmission au maître d'ouvrage. Chaque

réponse apportée par la DREAL était préalablement validée par la CPDP. Garante de réponses claires, compréhensibles et complètes, la CPDP s'est mobilisée afin que les réponses soient apportées le plus rapidement possible.

Le site du débat a permis au public de donner son avis et de poser des questions sur le projet ainsi que sur le débat lui-même, notamment dans le cadre d'un forum de discussion en ligne. Tous les avis ont été rendus publics et ont été pris en compte par la Commission particulière lors de la rédaction du présent compte rendu.

Pour accroître l'interactivité de ce forum, chaque avis était



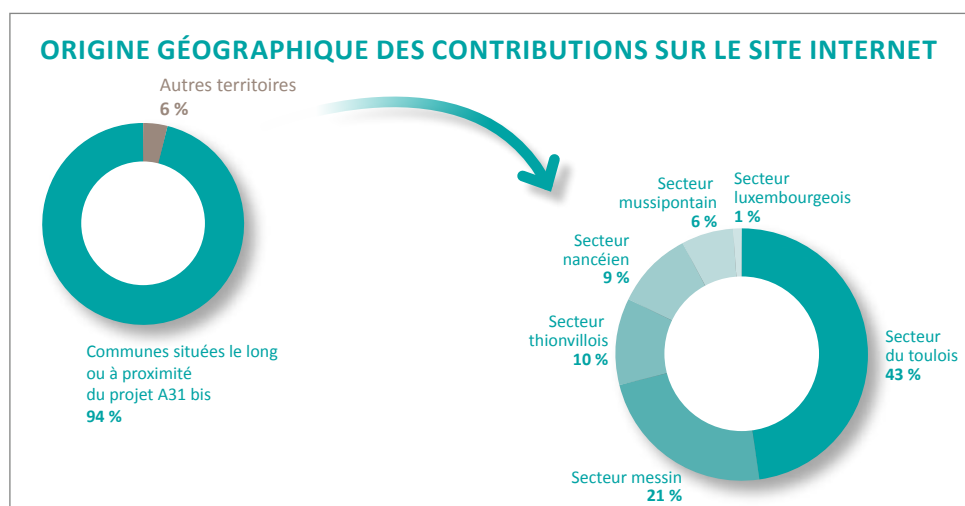
Une participante posant une question pendant la réunion publique
de Toul le 2 juin 2015 (photo : G. Clément)

ouvert aux commentaires des autres internautes. Cette fonctionnalité a été largement utilisée par les contributeurs en ligne.

En tout 264 questions ont été posées et 336 avis⁽¹⁾ ont été déposés sur le site et ont suscité 158 commentaires.

Chaque avis et question ont été classés de façon thématique :

- Déplacements transfrontaliers
- Développement économique
- Financement
- Impact sur l'environnement humain, naturel et agricole
- Offre des réseaux de transports
- Tracé
- Le débat public
- Autres



Parmi ces expressions, 34 questions et avis ont porté sur le débat public en lui-même et ont reçu une réponse directe de la part de la CPDP.

Les coupons-T

Un coupon-T intégré au dépliant de présentation du débat a permis au public d'adresser à la CPDP questions et avis. Ce document donnait également la possibilité aux personnes interrogées de communiquer leurs coordonnées, afin de recevoir une réponse à leur question le cas échéant, mais aussi d'être destinataires d'informations sur le débat. **118 coupons-T** ont été adressés au bureau de la CPDP à Metz. Les avis et questions posés ont été versés au débat *via* le site Internet.

Les fiches contribution distribuées lors des réunions publiques

Les participants des réunions publiques qui ne souhaitent pas s'exprimer oralement ont eu la possibilité de le faire par écrit grâce à une fiche contribution mise à leur disposition. L'objectif était de permettre à chacun de poser une question ou de laisser un avis lors des réunions publiques. Cet outil a permis de récolter **41 avis ou questions** lors des réunions publiques et au bureau de la CPDP à Metz tout au long du débat.

(1) Ces chiffres comprennent également les avis et questions recueillis lors des débats mobiles, via les fiches contribution ou les coupons-T. Ils ont été saisis sur le site afin d'être versés au débat.

DÉBAT PUBLIC

SUR LE PROJET AUTOROUTIER A31 BIS

Les avis laissés lors des débats mobiles

Les débats mobiles ont donné à la CPDP l'occasion d'échanger avec un public moins informé sur les lieux de vie des Lorrains (marchés de Toul et Nancy, gare de Thionville, centre commercial Waves à Moulins-lès-Metz) et d'enrichir le dialogue.

166 avis ou questions ont été récoltés lors des débats mobiles : 42 le mercredi 6 mai matin sur le marché de Toul, 32 le mardi 12 mai devant la gare de Thionville, 64 le vendredi 29 mai devant le marché couvert de Nancy, 28 le mercredi 17 juin au centre commercial Waves Actisud à Moulins-lès-Metz.

1.2.2.7. Le bureau de la CPDP à Metz

La Commission particulière du débat public a pris la décision de s'implanter au cœur du territoire du débat et d'installer les bureaux du secrétariat général et de la CPDP au 9 ter rue Pasteur à Metz. Outre ses fonctions de siège de la CPDP, ce lieu était ouvert à tous du lundi au vendredi de 9 heures à 18 heures. Peu fréquenté par le grand public, il a en revanche accueilli une délégation d'élus mosellans, symboliquement venus remettre les délibérations adoptées par leur conseil municipal.



Délégation d'élus mosellans devant les bureaux de la CPDP, à Metz le 6 juillet 2015



Le président de la CPDP recueillant l'avis d'une habitante de Nancy lors du débat mobile du 29 mai 2015



Un participant posant une question à la réunion publique de Toul le 2 juin 2015 (photo : G. Clément)

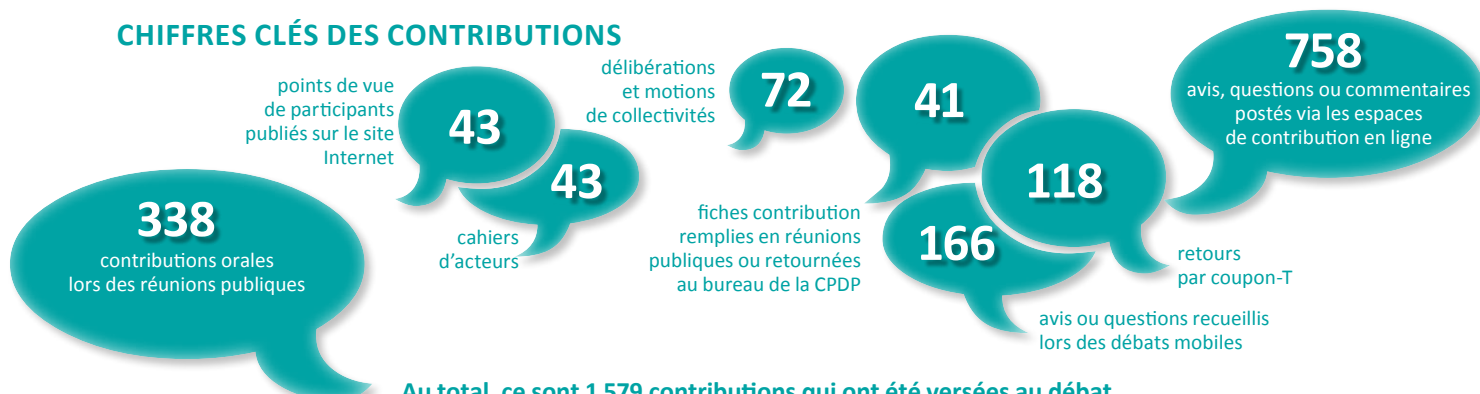


De gauche à droite : Jean-Michel STIEVENARD, Laurent PAVARD, Michel MORIN (président de la CPDP), Jean-Paul PUYFAUCHER, Christine JEAN et Christian LEYRIT (président de la CNDP)

TABLEAU RÉCAPITULATIF DU NOMBRE DE PARTICIPANTS ET DE CONTRIBUTIONS POUR CHAQUE RENCONTRE DU DÉBAT

Date	Rencontre	Nombre de participants	Nombre de contributions
Mercredi 15 avril	Réunion publique de lancement à Nancy	210	40
Jeudi 16 avril	Réunion publique de lancement à Metz	180	38
Mardi 28 avril	Réunion publique à Woippy sur le thème « développement économique »	54	54
Mercredi 6 mai	Débat mobile au marché de Toul	environ 120	42
Mardi 12 mai	Débat mobile devant la gare de Thionville	environ 105	42
Mercredi 20 mai	Réunion publique à Pont-à-Mousson sur le thème « financement »	102	32
Jeudi 21 mai	Réunion publique à Thionville sur le thème « offre des réseaux de transports et déplacements transfrontaliers »	170	31
Jeudi 28 mai	Atelier thématique à Metz sur le « financement »	16	30
Vendredi 29 mai	Débat mobile devant le marché couvert de Nancy	environ 110	64
Lundi 1 ^{er} juin	Réunion publique à Yutz	70	19
Mardi 2 juin	Réunion publique à Toul sur le thème « environnement naturel, humain et agricole »	700	19
Mercredi 10 juin	Atelier débat avec les étudiants de l'Université de Lorraine	30	42
Jeudi 11 juin	Atelier thématique à Thionville sur « l'offre des réseaux de transports et déplacements transfrontaliers »	28	38
Mercredi 17 juin	Débat mobile au centre commercial Waves de Moulins-lès-Metz	80	28
Mercredi 24 juin	Réunion publique à Nancy	183	24
Jeudi 25 juin	Réunion publique à Metz	100	23
Jeudi 10 septembre	Réunion publique de restitution de l'expertise complémentaire à Nancy	130	24
Lundi 21 septembre	Réunion publique de clôture à Nancy	210	19
Mardi 22 septembre	Réunion publique de clôture à Metz	140	15

CHIFFRES CLÉS DES CONTRIBUTIONS



Au total, ce sont 1 579 contributions qui ont été versées au débat.

À noter : certaines contributions ont été formulées plusieurs fois par un même contributeur.

1.2.3. L'expertise complémentaire indépendante

La Commission particulière du débat public a décidé de transmettre à la Commission nationale du débat public (CNDP) **les demandes d'expertise complémentaire et indépendante** qui ont émergé au fil des différentes rencontres du débat public sur les aménagements entre Gye et Dieulouard et leurs impacts sur le territoire. Après avoir délibéré, celle-ci a décidé le 2 juillet 2015 de réaliser une étude complémentaire portant sur :

- la faisabilité de l'élargissement sur place à deux fois trois voies de l'A31 entre Gye et Dieulouard, en tenant compte des différents paramètres financiers, économiques, environnementaux et humains ;
- la capacité d'un tel aménagement sur place à répondre à l'objectif de désengorgement de l'A31 ;
- le trafic attendu sur l'éventuel barreau neuf Toul-Dieulouard, en tenant compte notamment de sa mise en concession, et sa capacité à répondre à l'objectif de désengorgement de l'A31 entre Gye et Dieulouard ;
- l'expertise s'est également efforcée d'apporter un éclairage sur le potentiel de report modal en transports de marchandises et particulièrement de voyageurs dans l'espace métropolitain du sud de la Meurthe-et-Moselle.

L'expertise a été confiée à trois experts indépendants (dont les CV figurent sur le site Internet du débat) : Jean-Noël CHAPULUT, Jean DETERNE et Marc PEREZ.

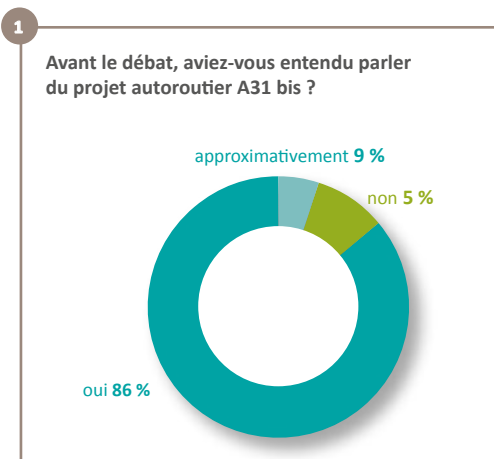
Au vu du temps nécessaire à la conduite d'une expertise complémentaire de qualité et à son appropriation par le public, **le débat a donc été officiellement prolongé et s'est achevé le 30 septembre 2015 au lieu du 13 juillet 2015** (voir la décision de la CNDP en annexe page 118).

Trois réunions publiques ont été organisées en septembre par la CPDP pour présenter les résultats de l'expertise réalisée durant l'été 2015, en débattre et clore le débat public :

- une réunion publique à Nancy le 10 septembre a permis de restituer les conclusions de l'expertise complémentaire ;
- une réunion de clôture à Nancy le 21 septembre ;
- une réunion de clôture à Metz le 22 septembre.

1.2.4. L'évaluation du débat public

1.2.4.1. L'évaluation en cours de débat



Afin d'améliorer en permanence les débats publics, la CNDP incite les Commissions particulières à développer des outils d'évaluation des débats. Ainsi, la CPDP a réalisé une évaluation du débat au travers de la mise à disposition d'un questionnaire sur le site Internet du débat et lors des réunions publiques et ateliers. Cette évaluation repose sur le dépouillement et l'analyse des **211 questionnaires** remis.

Cela représente moins de 10 % des personnes présentes lors des rencontres du débat, les données analysées sont donc à prendre avec réserve.

À noter : plusieurs réponses pouvaient être données à certaines questions.

Portraits des participants

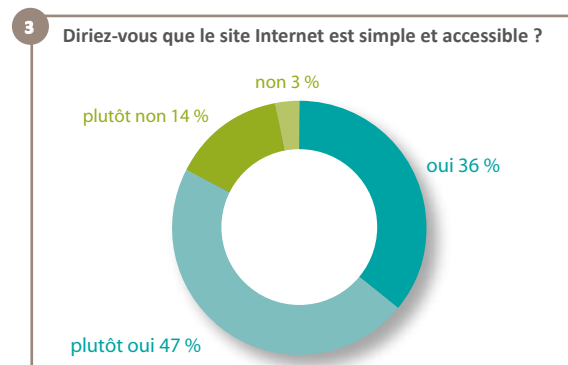
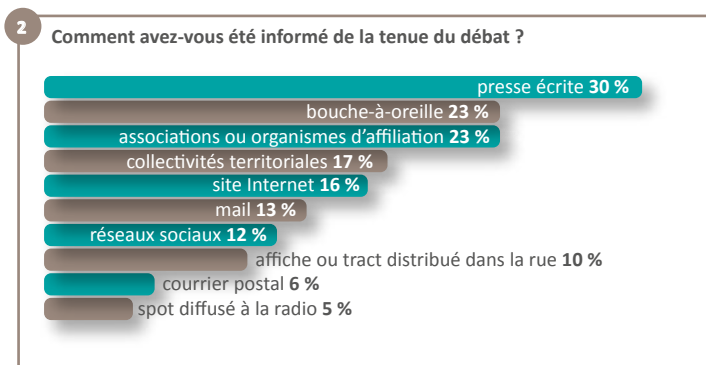
Les **hommes** sont surreprésentés (77 %) mais on peut noter une **diversité**

dans l'âge des participants (47 % ont moins de 50 ans). Les répondants se qualifient en majorité (51 %) comme des **usagers de l'A31** tandis que 33 % sont des **riverains de l'A31** et 21 % estiment être des **riverains de l'A31 bis**. Enfin, un quart des personnes ayant répondu au questionnaire est membre d'une association et les élus représentent 14 % des répondants.

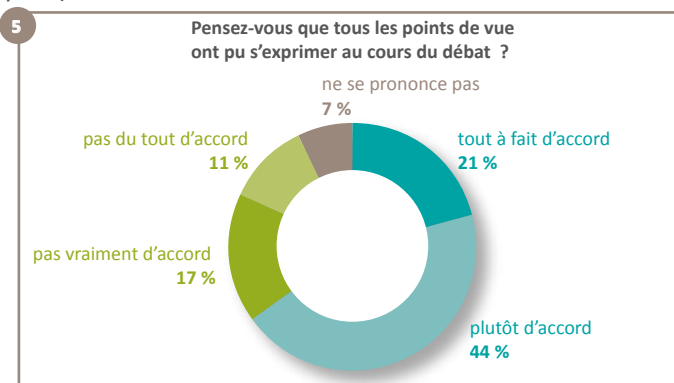
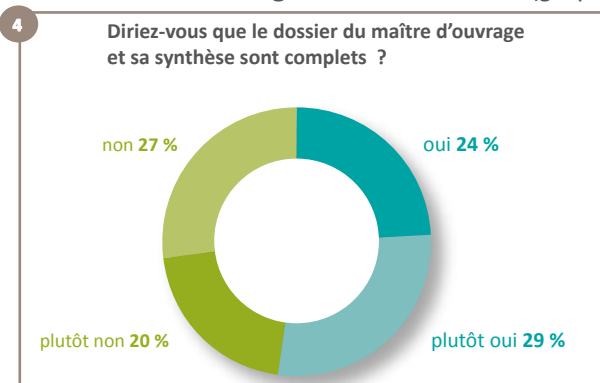
Connaissance du débat public

La grande majorité des personnes ayant répondu avait entendu parler du projet (graphique 1). Une petite majorité (53 %) des personnes ayant répondu n'avait jamais participé à un débat public. Les personnes ayant déclaré avoir déjà participé à un débat public ont évoqué : les premières réunions du débat public A31 bis, le débat public sur l'A32, le débat public Cigéo, le débat public sur les nanotechnologies, le projet d'interconnexion de la gare de Vandières, le massif de La Haye, la RN431, des réunions publiques dans leurs communes sur des projets locaux ou à l'occasion des élections, et de la réforme des rythmes scolaires. On note dans cette variété de réponses une certaine confusion entre la procédure de débat public et les autres concertations réglementaires ou non.

Perception des participants

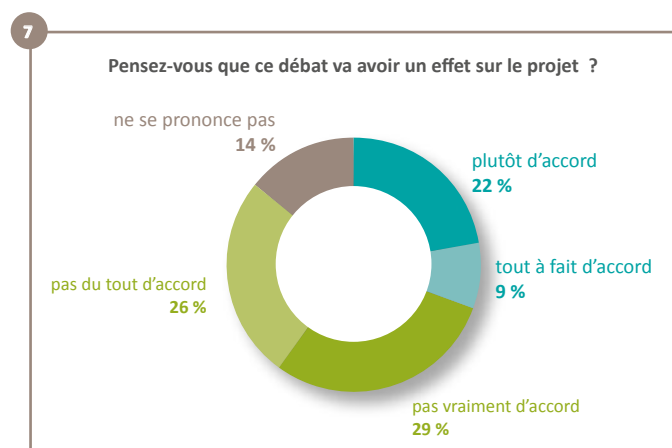
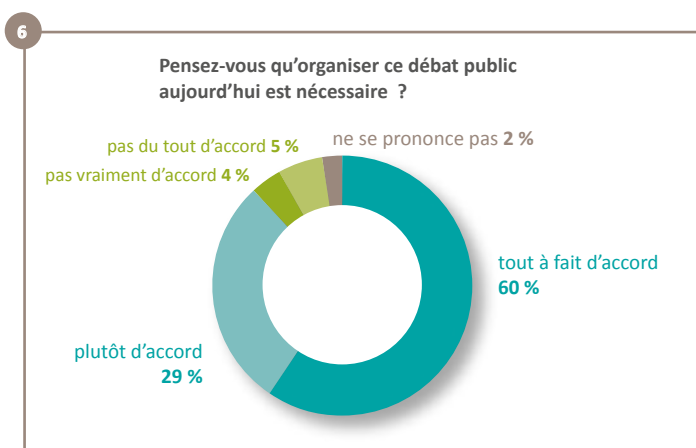


Les moyens d'information sur le débat public ont principalement été la presse écrite, le bouche-à-oreille et les associations ou organismes d'affiliation (graphique 2).



Les personnes ayant visité le **site Internet** du débat public considèrent largement qu'il est simple et accessible (83 %) (graphique 3) et qu'il est complet et clair sur les modalités et les objectifs du débat (67 %). En revanche, une majorité (54 %) estime qu'il n'est pas assez complet sur le projet.

Une part très importante des personnes ayant répondu a lu ou parcouru le dossier du **maître d'ouvrage ou sa synthèse**. Une majorité (80 %) estime que ces documents sont simples et accessibles. Les avis sont plus partagés quant au fait qu'ils soient complets (graphique 4).



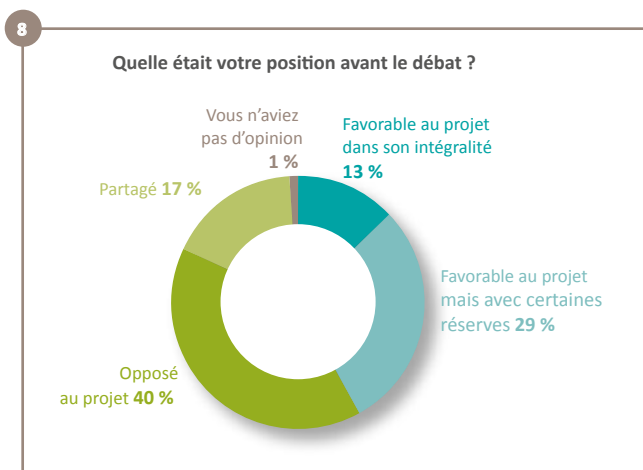
De nombreux répondants estiment n'avoir **pas obtenu de réponses à leurs interrogations** (64 %), considèrent que le **maître d'ouvrage ne s'est pas montré attentif et à l'écoute de tous les arguments** (58 %) mais que **tous les points de vue ont pu s'exprimer au cours du débat** (64 %) (graphique 5).

Le débat public apparaît comme un **bon moyen pour faire participer le public** à la discussion sur un projet (81 %), et comme étant **nécessaire** (graphique 6), mais beaucoup pensent que **le débat n'aura pas d'effet sur le projet** (graphique 7).

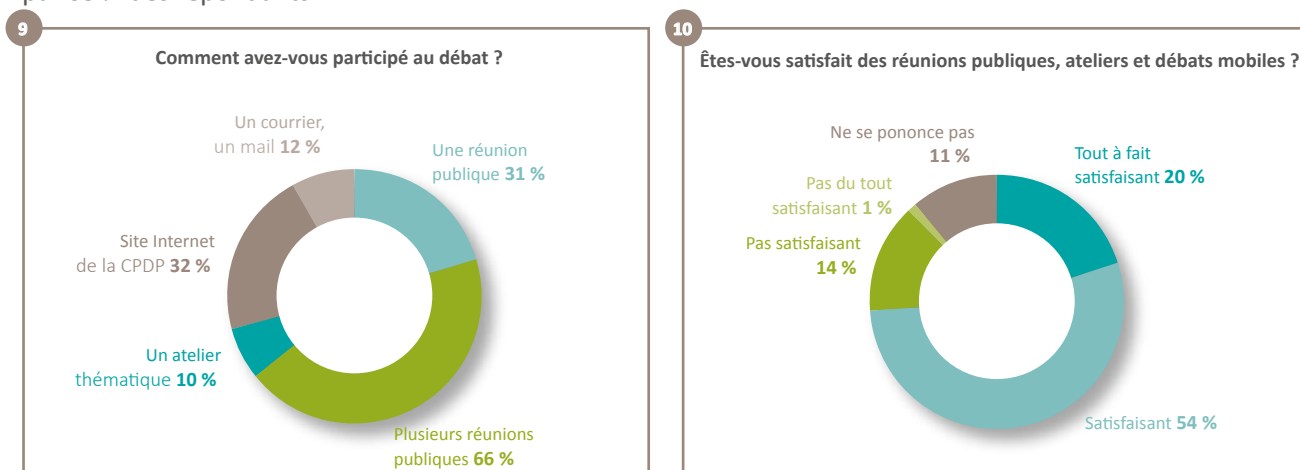
1.2.4.2 L'évaluation à la fin du débat

À la fin du débat public, la CPDP a procédé à une nouvelle évaluation des moyens d'information et de participation mis en œuvre dans le cadre de l'amélioration des dispositifs de débat public au travers de la mise à disposition d'un questionnaire sur le site Internet du débat et lors des réunions publiques de clôture en septembre 2015. Cette évaluation repose sur le dépouillement et l'analyse des **93 questionnaires remplis**.

Les avis exprimés quant au **projet A31 bis** montrent que 42 % des répondants y étaient favorables avant le débat public (parmi eux seulement 13 % l'étaient totalement). Presque autant de répondants étaient opposés au projet avant le débat (40 %) et 17 % étaient partagés (graphique 8).

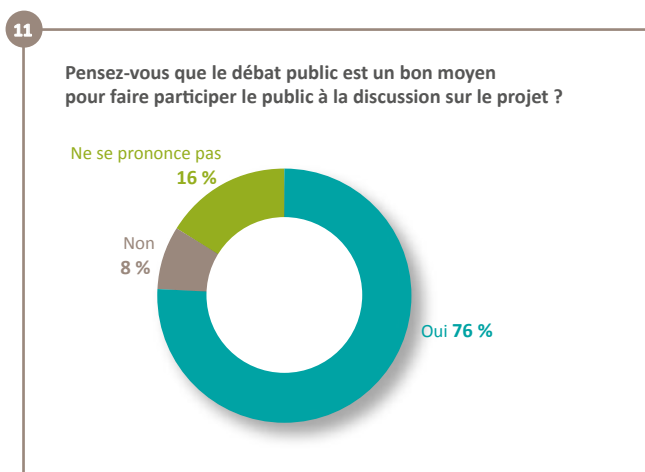


Les réunions publiques ont été le moyen principal de participation au débat public (graphique 9) et la majorité des répondants estime que ces réunions, de même que les autres rencontres, ont été des outils d'information et d'expression **satisfaisants** (graphique 10). Le nombre et la localisation des réunions ont été jugés appropriés par 63 % des répondants.



Les **supports d'information** (journaux du débat, panneaux d'exposition, dépliant, etc.) diffusés lors du débat public ont été jugés **satisfaisants** (65 %), de même que le **site Internet** (74 %).

La grande majorité des personnes ayant répondu considère que le débat public est un bon moyen pour faire participer le public à la discussion sur un projet (graphique 11).





PARTIE 2

**LES ENSEIGNEMENTS
DU DÉBAT PUBLIC
ET LE POSITIONNEMENT
DES ACTEURS**

2. LES ENSEIGNEMENTS DU DÉBAT PUBLIC ET LE POSITIONNEMENT DES ACTEURS

Pendant plus de cinq mois de débat public, de très nombreuses prises de position ont été exprimées, que ce soit lors des réunions publiques, ateliers ou débats mobiles, ou sur le site Internet dédié. La Commission particulière a analysé les grands enjeux du projet tels qu'ils sont apparus au vu de ces prises de position. Sont successivement analysés ci-dessous les objectifs du projet, ses caractéristiques et ses impacts, les autres offres de transport, la question du financement et du péage. Ce chapitre se clôture par six recommandations que la Commission estime devoir adresser au maître d'ouvrage à la lumière de la teneur des débats.

2.1. LES OBJECTIFS DU PROJET

« Au regard des enjeux du territoire [...] le projet A31 bis a pour objectifs de réduire la congestion sur l'A31 et d'améliorer les conditions de circulation et de sécurité des usagers. Le projet vise également à accompagner le développement économique de la région Lorraine en facilitant les échanges pour les voyageurs et les marchandises » (dossier du maître d'ouvrage).

Ces 3 points ont été soumis au débat public.

2.1.1. Réduire la congestion et améliorer les conditions de circulation de l'A31

Dès le dossier de saisine déposé par la DREAL Lorraine, le diagnostic est énoncé : **« L'A31 [est] une infrastructure essentielle, mais aujourd'hui saturée et vieillissante »**. Le dossier du maître d'ouvrage le confirme : cette infrastructure *« aux usages multiples [génère] des volumes de trafic très importants, confrontée à un trafic en forte hausse depuis 15 ans, qui dans l'avenir, à l'horizon 2030, sera un axe routier de plus en plus sollicité, qui prévoit des congestions conduisant à l'atteinte des limites d'exploitation »*.



Metz le 16 avril (photo : S. Wilhelm)

Le débat public confirme sans trop de réserves cette constatation : *« L'A31 est l'axe le plus chargé de France, il est supérieur à l'axe Lyon-Saint-Étienne »* (vice-président du CESEL, Metz le 22 septembre).

Face à cette situation, l'A31 bis vise à *« créer une infrastructure performante susceptible d'assurer une bonne fluidité du trafic de transit européen nord-sud, tout en renforçant les capacités d'échanges interurbains et en améliorant la fluidité au niveau de la traversée des principales agglomérations. Il s'agit de garantir des temps de parcours fiabilisés »*.

Lors de ses présentations du projet en réunion publique la DREAL le réaffirme « *la circulation a beaucoup progressé, sur des volumes très élevés, avec un nombre important de poids lourds, qui impliquent des conditions de circulation dégradées* ». L'expertise complémentaire déclenchée sur la partie sud du tracé confirme l'analyse : « *Si nous ne faisons rien, nous nous préparerions à une situation très difficile* » (expert, Nancy le 10 septembre).

La constatation de la congestion est admise majoritairement

La pratique de l'A31 est trop présente dans l'esprit des participants pour qu'ils nient avoir à un moment ou à un autre connu ces « **conditions dégradées** ». Des témoignages de vécu confirment cette situation, notamment dans la partie nord du tracé entre Thionville et le Luxembourg et l'utilisateur ressent que la situation empire.

- « *La desserte des hôpitaux n'est pas assurée et il est indispensable que cet axe soit parfaitement fluide* » (un participant, Metz le 16 avril).
- « *Entre chez moi et mon bureau au Luxembourg il y a 30 kilomètres, si je pars à 5 h 30, je mets 30 minutes, si je pars à 6 h 30 [je mets] 45 minutes et s'il y a un incident, je mets 1 heure* » (un participant, Metz le 16 avril).
- « *J'ai constaté que, depuis un an, je mets un quart d'heure de plus. En un an, mon temps de parcours est passé d'une heure à une heure et quart pour faire ce trajet. Jadis, quand je mettais un rendez-vous à 9 heures le matin, je prenais le soin de partir au moins à 7 heures pour être sûr d'être à mon rendez-vous. Aujourd'hui, cela ne m'est plus garanti du tout* » (un usager, Nancy le 15 avril).
- « *Il y a des réalités que rien ne peut contredire. Il y a de plus en plus de voitures et de plus en plus de personnes qui se déplacent. C'est le sens des choses. On peut m'expliquer que demain le pétrole sera plus cher, il n'empêche qu'aujourd'hui il y a de plus en plus de déplacements et les personnes utilisent de plus en plus de voitures, parce qu'ils en ont de plus en plus. Et ce n'est pas près de finir. Et ces flux, il faut bien les cadencer, les organiser* » (un adjoint à la circulation, Nancy le 15 avril).



Metz le 26 juin (photo : S. Wilhelm)

Pourtant quelques voix relativisent l'encombrement

Des participants ont jugé cependant que les estimations du maître d'ouvrage sont irréalistes.

- « *Les prévisions de saturation faites lors du débat sur l'A32 sont contredites aujourd'hui* » (cahier d'acteur n° 2 - fédération Mirabel Lorraine Nature Environnement).
- « *L'évolution du trafic est plus faible que prévu, les hypothèses basses du maître d'ouvrage sont considérées comme les plus probables.* » (EDEN, Entente pour la Défense de l'environnement Nancéien).
- « *Vous partez sur des hypothèses sur lesquelles je m'interroge. En particulier, est-ce que vos hypothèses tiennent compte des évolutions à attendre en matière d'économie numérique, du développement de transit et numérique, c'est-à-dire télétravail, visioconférences, échanges numériques, qui limiteront certains déplacements ?* » (un participant, Nancy le 15 avril).

Quelques voix mettent en cause de manière récurrente les études de trafic, dont l'expertise complémentaire valide pourtant qu'elles ont été faites dans les règles de l'art. Elles limiteraient volontiers la réalité de cet encombrement à la partie nord, allant vers le Luxembourg « *où il y a vraiment des problèmes* » (AGIRR-FNAUT, Metz le 22 septembre) et d'autres voix s'étonnent même de sa grande fluidité.

- « *Pourquoi l'A31 a-t-elle autant de succès ? C'est justement parce que c'est l'axe le plus fluide. Quand nous sommes dans les villes nous bouchonnons, dès que nous sommes sur l'autoroute, il y a peut-être beaucoup de monde, nous n'allons peut-être pas à la vitesse maximale, mais au moins nous roulons* » (président d'AGIRR-FNAUT, Metz le 25 juin).

D'autres voix, au contraire, pensent qu'il faut miser sur une augmentation à venir de la circulation automobile.

- « *Au fur et à mesure que l'économie va retrouver des couleurs, en sortie de crise, on retrouvera aussi du trafic* » (président de la CCIR Lorraine).

Des solutions techniques pour régler ces problèmes de saturation sont proposées, mais elles ne sont pas simples à mettre en œuvre.

- « *Créer une station-service en zone franche à proximité d'Aubange pour inciter les poids lourds à passer par là* ».
- « *C'est surtout au niveau des grands échangeurs autoroutiers que naissent les ralentissements* ».

Dans le débat, on tente d'analyser les causes de cette saturation et de les hiérarchiser : « *Les enjeux extraterritoriaux impactent le confort de circulation inter-régionale* » (Conseil de développement durable du Grand Nancy, audition le 13 avril 2015).

Les conséquences de cette situation dégradée sont importantes

La DREAL **chiffre le temps perdu** de l'ordre de 450 millions d'euros par an, c'est « *un temps de parcours qui pèse sur l'économie* ».

- « *Une camionnette avec deux personnes bloquée une heure par jour coûte 125 €, soit 2 emplois par an* » (cahier d'acteur n° 16 - IPEA Lorraine).

Les retards pèsent sur les hommes, ce « *qui se traduit par une diminution importante du bien-être, de l'impossibilité de gérer son temps, du sentiment d'insécurité des usagers... et bien entendu des taux de pollution qui augmentent avec la congestion du trafic* » (cahier d'acteur n° 22 - SPRIR Lorraine).

L'infrastructure nouvelle vise à avoir un **temps de parcours fiabilisé**, c'est-à-dire constant. Pour le maître d'ouvrage, « *l'objectif n'est pas de permettre d'aller beaucoup plus vite, mais d'aller dans un temps fiable* » (directeur adjoint de la DREAL Lorrain, Metz le 16 avril).

S'agit-il d'une solution adaptée ? Pas pour tous les participants.

- « *Le recours massif au tout-auto pour l'accès aux sites universitaires, répartis sur tout le territoire lorrain se traduit*



Présentation de l'expertise complémentaire Nancy le 10 septembre (photo : G. Clément)

par un engorgement du stationnement, des difficultés de circulation, etc. » (cahier d'acteur n° 23 - Université de Lorraine).

- « L'A31 a été un appel d'air en matière de trafic routier, comment se garantir que l'A31 bis n'en sera pas un nouveau ? » (Conseil de développement durable du Grand Nancy, audition le 13 avril).
- « L'amélioration de la fluidité d'une voie routière permet d'aller habiter un peu plus loin et de venir travailler à Nancy » (expert, Nancy le 10 septembre).

Au final, « il n'y aura pas de gain de fiabilité des temps de parcours » s'autorise à conclure AGIRR-FNAUT sans le démontrer (cahier d'acteur n° 7).



Woippy le 28 avril (photo : S. Wilhelm)

Aux yeux de certains, seuls des « morceaux du projet » répondent à cet objectif : « l'augmentation de la capacité [...] au nord de Thionville saturée par les migrations alternantes » (cahier d'acteur n° 25 - CGT Lorraine).

Globalement, il s'agit d'un « point partagé » sur le diagnostic comme le conclut provisoirement la directrice de la DREAL (Metz, le 25 juin). Le débat public admet cette nécessité. Certains interlocuteurs en déduisent un devoir d'action.

- « Il y a urgence à agir car on se dirige vers la congestion de cet axe routier et sa dégradation » (maire de Metz, le 16 avril).

2.1.2 Améliorer la sécurité des usagers et des agents

Si la DREAL rappelle sans cesse l'**objectif de sécurité pour les agents**, (« en période d'entretien ou d'incidents ») que ce soit les agents d'exploitation, les forces de l'ordre ou les dépanneurs, celui-ci est plus rarement évoqué dans les débats, à l'exception du cahier d'acteur de la CFTC Lorraine qui constate « la forte insécurité des services de dépannage et de secours » (cahier d'acteur n° 15 - CFTC Lorraine).

En ce qui concerne la **sécurité des usagers**, le diagnostic est unanimement partagé.

Le bilan de l'accidentologie montre pourtant que, sur les dix dernières années, le nombre d'accidents sur l'A31 a diminué jusqu'en 2008, pour se stabiliser et se rapprocher de la moyenne nationale. Mais au-delà de la statistique plutôt rassurante, le sentiment d'insécurité persiste, tenant essentiellement à l'inconfort dû à la **cohabitation des voitures avec les poids lourds**.

- « Dépassements des poids lourds (anxiogènes) rendus plus aisés par la création d'une troisième voie, diminution de la cohabitation entre les trafics locaux et de transit souvent à l'origine des accidents » (dossier du maître d'ouvrage).

Pendant le débat public, la DREAL rappelle que « les accidents sur l'A31 sont plus graves que sur l'ensemble des autoroutes françaises avec six accidents qualifiés de graves contre quatre sur l'ensemble des autoroutes ».

DÉBAT PUBLIC

SUR LE PROJET AUTOROUTIER A31 BIS

Partisans et adversaires du projet s'accordent donc sur la dangerosité de l'A31

Au cours du débat la **dangerosité de l'A31** a été régulièrement soulignée.

- « *Tout le monde a pu mesurer l'état de la voirie et les dangers du trafic sur cet axe majeur* » (maire de Metz, le 16 avril).
- « *L'autoroute est saturée, c'est accidentogène* » (députée de la troisième circonscription de Moselle, Metz le 16 avril).
- « *Aujourd'hui la sécurité de cette autoroute est prioritaire parce qu'elle n'est pas au rendez-vous* » (maire de Nancy, 21 septembre).
- « *C'est un projet que les Mosellans, les Lorrains, les habitants, les transfrontaliers tels qu'on les nomme, vivent au quotidien : l'effroi, l'horreur, la difficulté et quelques fois le malheur* » (président du Conseil départemental de la Moselle).

Les utilisateurs disent avec leurs mots comment ils vivent cette **situation anxiogène**.

- « *J'ai peur de l'autoroute donc j'évite de la prendre* » (débat mobiles).
- « *Quand des gens viennent [...] fréquemment ils se disent je vais mourir* » (Metz 16 avril).

Certains interlocuteurs cherchent des **causes techniques**.

- « *Beaucoup de voies d'accélération et de décélération sont trop courtes (en particulier les échangeurs thionvillois et surtout sur les aires de repos). Ce sont ces détails qui créent le sentiment d'autoroute sous-dimensionnée et dangereuse* » (site Internet).

Certains pensent que l'on pourrait se contenter de mesures ponctuelles, par exemple en « sécurisant les échangeurs de Nancy » (cahier d'acteur n° 17 - Entente pour la défense de l'environnement nancéien).



Les objectifs du projet – Pont-à-Mousson le 20 mai
(photo : G. Clément)

Conséquence de la « dégradation des conditions de circulation » ? Sans doute, mais l'amélioration de celle-ci va-t-elle augmenter automatiquement la sécurité ? Globalement on le pense, même si quelques voix font valoir que **si la congestion diminue, la vitesse sera augmentée et donc les risques d'accidents également**. Toutefois le paradoxe est affirmé sans être démontré.

- « *Plus le trafic est élevé, plus l'accidentologie est importante* » (cahier d'acteur n° 7 - AGIRR-FNAUT).
- « *Plus de trafic, c'est plus d'accident* » (cahier d'acteur n° 2 - fédération Mirabel Lorraine Nature Environnement).

L'autoroute et la **vitesse** relativement élevée qui est autorisée donne-t-elle le plus faible risque ?

- « *Les autoroutes à 2x3 voies sont évidemment plus accidentogènes que celles à 2x2 voies* » (cahier d'acteur n° 2 - fédération Mirabel Lorraine Nature Environnement).

Un débat sans preuves, porté par les adversaires du projet, comme ceux de l'Université de Lorraine qui restent sceptiques et qui craignent que « *les fondamentaux qui font de l'A31 un axe accidentogène soient pérennisés* » (cahier d'acteur n° 23 - Université de Lorraine).

La DREAL affirme le contraire, et emporte globalement la conviction. Le débat est d'ailleurs clos par le préfet, au moment d'introduire les travaux.

- « *L'A31 dégradée pose des problèmes de sécurité et plus encore quand on se projette, c'est le devoir de l'État, etc.* » (Préfet Meddah, Metz le 16 avril).

2.1.3 Accompagner le développement économique et les échanges

Pour le maître d'ouvrage, supprimer la congestion vise à **fluidifier le transport** des hommes et des marchandises et ainsi **réduire le coût économique et social** très important en réduisant et en fiabilisant les temps de parcours : « *Pour les déplacements domicile-travail (...) une influence favorable sur l'accessibilité aux zones d'emploi* » (dossier du maître d'ouvrage).



Atelier-débat avec les étudiants - Université de Lorraine le 10 juin

Les relations transfrontalières apparaissent comme un facteur aggravant la congestion de l'autoroute, et des voies, peu nombreuses, réaffirment la **nécessité de changer de logiciel et de réorganiser l'économie**. Selon le maître d'ouvrage, le Sillon lorrain pourra bénéficier grâce à l'A31 bis d'une meilleure **capacité d'échange avec le Luxembourg** dont on rappelle par ailleurs qu'il projette un besoin accru de travailleurs transfrontaliers français à l'horizon 2030 (dossier du maître d'ouvrage).

L'A31 étant la colonne vertébrale du Sillon lorrain, sa congestion entraîne un ralentissement de **l'activité**

économique : l'éradiquer reviendrait à supprimer cet obstacle. L'A31 bis permettrait de reprendre la marche en avant du développement économique « *dont la Lorraine a bien besoin* ».

La complémentarité multimodale qui favorisera la ré-industrialisation, les zones d'activités existantes et en projet qui seront rendues plus accessibles, un accès aux équipements économiques régionaux qui sera amélioré, ces bénéfiques participeront à la reconquête de la compétitivité et de l'image du territoire (dossier du maître d'ouvrage).

Le débat est vif et récurrent, puisque le sujet économique est abordé d'une manière ou d'une autre à chaque réunion publique. Il a fait l'objet de 85 contributions. Une séance particulière du débat public lui a été consacrée à Woippy le 28 avril, introduit par les exposés de deux experts, Monsieur Roger Cayzelle, président du CESEL et Monsieur Simon Leray, expert de la DREAL.

Le débat entre les participants est souvent contradictoire : position contre position

Sur chaque item, les partisans qui sont le plus souvent issus des milieux économiques ou professionnels ou sont des responsables politiques, doivent affronter les opposants au tout-autoroute, qu'ils le soient pour des raisons de principe (en se référant au réchauffement climatique et à la COP 21), ou pour des raisons d'opportunité (opposants au barreau de Florange ou plus massivement au barreau Toul-Dieulouard).

Il y aurait d'ailleurs un risque à ne rien faire

Pour certains, l'infrastructure est essentielle pour le Sillon lorrain.

- « À l'approche d'une nouvelle et grande région, il paraît très clair que le Sillon lorrain sera dévalorisé par rapport au Sillon rhénan ; et de ce fait, l'axe européen que devrait être la Lorraine se délitera au fil du temps si rien n'est fait dans la prochaine décennie. L'avenir économique, voire écologique, passe par les infrastructures de déplacement. Dans l'intérêt de tous, OUI le projet doit aboutir, et VITE... » (avis n° 329 du site Internet).
- « Nous pouvons témoigner de son importance et de son utilité au cœur du Sillon lorrain. L'augmentation du trafic depuis quinze ans maintenant a dégradé les conditions de circulation. Aujourd'hui, évoquer l'A31 revient souvent à faire la liste de ses travers, accidents, ralentissements, bouchons, mauvais état, une réalité qui ne met pas en cause son rôle structurant et économique, mais qui accentue l'urgence d'agir. D'où la nécessité de définir des objectifs de sécurité routière et de fluidité du trafic, d'identifier les enjeux économiques et de prendre la juste mesure des contraintes environnementales » (maire de Yutz, Yutz le 1^{er} juin).
- « Si la thrombose de l'autoroute A31 se poursuit et s'amplifie, le trafic ne passera plus par la Lorraine [...] et nous aurons manqué quelque chose ».



Les besoins en déplacement dans le Sillon lorrain, Pont-à-Mousson le 20 mai (photo : G. Clément)

Face à ce discours dominant, on saisit quelques arguments qui veulent **relativiser l'importance des infrastructures**.

- « Le facteur clé de la croissance, c'est la démographie. Le bitume ne participera à la croissance que si la démographie augmente. Plus la population augmente, plus l'activité et le PIB d'une région progressent » (site Internet).

C'est une absurdité pour certains car « qui peut croire dans cette salle à des retombées économiques dès lors que le barreau serait essentiellement dédié à des camions qui font le plein au Luxembourg d'un côté et en Espagne de l'autre ? » (président de l'association des habitants de Rosières, Nancy le 21 septembre).

Argument à l'appui d'un refus du projet dans le secteur de Toul-Dieulouard ? Certaines voix ont regretté **l'absence d'échangeur** qui implique l'absence de retombées économiques du projet de tracé neuf.

À Florange, on estime de la même manière que le projet est « totalement stérile économiquement puisqu'il s'agit d'une goulotte florangeoise étanche de Fameck à Terville » (cahier d'acteur n° 13 - ville de Florange).

En revanche, la perspective du chantier de l'A31 bis intéresse au plus haut point les milieux professionnels

- « 1 M d'euros sur un chantier = 10 emplois directs et indirects par an. 7 emplois sur le chantier, 3 emplois chez les fournisseurs des travaux publics » (cahier d'acteur n° 1 - FRTP Lorraine).
- « Investir dans les infrastructures, c'est certes initier une relance classique par la demande, mais c'est surtout améliorer l'offre et créer les conditions pour une croissance durable » (cahier d'acteur n° 1 - FRTP Lorraine).

Les opposants admettent d'ailleurs qu'« en un moment de très fort chômage et de croissance économique faible, avec un investissement des entreprises au point mort (...) la tentation est grande » (cahier d'acteur n° 29 - ATPCV) mais ils veulent relativiser l'enjeu : « On dit que la construction c'est bon pour l'emploi. Mon expérience d'ex-saisonnier des travaux publics m'a appris une chose : sur un chantier, mis à part les chefs d'équipe et quelques contremaîtres, tout le monde est intérimaire [...]. Bref, le secteur représente de l'emploi certes massif, mais ne luttant pas efficacement contre le chômage. Attention donc avant de voir en l'A31 bis une solution au chômage massif dont souffre la Région ».

Pour les acteurs économiques, le projet apparaît strictement vertueux

Un impressionnant tableau « Aujourd'hui/Demain » démontre que l'on a tout à gagner à réaliser le projet : « avec des réseaux dégradés ce sont des heures perdues dans les embouteillages, et des euros en termes de carburant... avec des chaussées dégradées les véhicules se détériorent plus vite (suspensions, amortisseurs) » (cahier d'acteur n° 1 - FRTP Lorraine).

- « Les entreprises lorraines travaillent aujourd'hui dans le stress ; retards, problèmes de livraison, accidents ».

La nouvelle infrastructure supprimerait d'un coup ces effets négatifs

D'autres voix pensent que l'on pourrait préférer une autre conception, un « aménagement du territoire plus équilibré et moins consommateur de déplacements (...) relocaliser les entreprises de production, remettre en cause le système de l'approvisionnement en flux tendu... (cahier d'acteur n° 29 - ATPCV). « Mais est-ce qu'il n'y aurait pas en dehors de relocaliser l'économie, relocaliser l'agriculture, relocaliser des tas de choses, est-ce qu'il n'y aurait pas aussi des mesures à prendre pour dissuader tous ces camions qui passent chez nous, qui ne font que passer et qui n'apportent rien à notre économie, mais qui par contre apportent de façon très négative à la santé des Lorrains » (vice-présidente de la région Lorraine).

Quoi qu'il en soit, la réalisation de l'A31 bis est jugée indispensable pour accompagner le développement économique.

- « Nous avons la chance d'être un département de transit. Ne passons pas à côté de toutes ces situations qui pourraient être bénéfiques pour notre département. Parce que lorsque la circulation est facilitée, lorsque les personnes peuvent voyager, lorsque les marchandises peuvent être livrées, c'est là que l'économie a une importance énorme » (chef d'entreprise, Woippy le 28 avril).
- « Il est évident que cette artère est vitale pour le développement économique de toute notre région. Nous avons le grand avantage d'être au cœur de l'Europe. Il ne faudrait pas qu'à terme cet avantage se transforme en un inconvénient très pénalisant pour le développement économique de notre région » (Medef Lorraine).
- « Une infrastructure ne crée pas à elle seule l'économie d'un territoire, mais l'accompagne et le renforce »

(cahier d'acteur n° 19 - CESEL).



Woippy le 28 avril (photo : S. Wilhelm)

- « C'est l'A31 dans sa configuration actuelle – gratuite, accessible depuis les villes et par ses nombreux échangeurs – qui a fait l'économie de la Lorraine jusqu'à présent, preuve de son bon fonctionnement. Il suffit de comparer le bouillonnement économique respectif des abords de l'A31 à ceux de l'A4 (payante, celle-ci) pour s'en rendre compte ».
- « On ne fera pas venir les acteurs économiques si on n'a pas les infrastructures nécessaires à leur développement » (maire de Dieulouard, Nancy le 24 juin).

DÉBAT PUBLIC

SUR LE PROJET AUTOROUTIER A31 BIS

Le Conseil de développement du Grand Nancy pense toutefois que cela vaut la peine de creuser davantage et réclame des **études complémentaires** sur ce point (audition le 13 avril).

Si, aujourd'hui l'A31 coûte à l'économie lorraine, elle pénalise surtout son développement.

- « *Comment va-t-on faire lorsque des entreprises voudront s'installer sur l'ancienne base aérienne 128, c'est proche de l'autoroute, mais je ne vais pas m'y installer parce que le trafic va boucher tout le temps* » (président de Metz-Métropole, Metz le 16 avril).

On le répète à plusieurs reprises dans le débat : **l'accessibilité des zones d'activité et des sites logistiques** concentrés sur l'axe nord-sud conditionne fortement le développement économique de la Lorraine et constitue l'un des premiers, sinon le premier, facteurs du renforcement indispensable de son attractivité (cahier d'acteur n° 24 - CCIR Lorraine).

Un sondage fort opportun de mars 2013 est appelé en renfort : 51 % des Français déclarent savoir que pour développer la compétitivité au niveau européen, il faut des infrastructures de transport et de télécommunications (cahier d'acteur n° 1 - F RTP Lorraine).

Le président de la Fédération régionale des travaux publics plaide en ce sens : « *juste un témoignage. Il y a environ 25 ans se créait le long de l'A4 Auchan. Lorsque nous voyons aujourd'hui la zone commerciale et industrielle, c'est une bonne image de la démonstration sur l'intérêt d'une infrastructure pour du développement économique [...] Lorsque cela s'est mis en place il y a 25 ans, c'était des champs. C'est bien la preuve de la réalité sur le terrain des propos qui ont été présentés tout à l'heure* » (Woippy le 28 avril).



Extrait du cahier d'acteur n° 16 - Fédération Française du Bâtiment Lorraine

L'objection est immédiate : **rendre urbanisable et accessible de nouvelles zones n'est-ce pas permettre l'étalement urbain ?** Le débat est ouvert. Le conseil de développement durable de Metz-métropole admet l'existence d'un **paradoxe**. Si l'accessibilité est un atout pour le développement d'espaces économiques, elle peut avoir un effet pervers en favorisant l'étalement urbain dans des zones rurales plus éloignées, devenues attractives et plus accessibles (cahier d'acteur n° 10 - Conseil de développement durable de Metz Métropole).

Le tourisme

Cet élément essentiel de l'économie résidentielle, à laquelle beaucoup d'acteurs se réfèrent, peut-il y gagner à **faciliter le transit estival des touristes de l'Europe du nord vers l'Europe du sud ?** Faciliter, est-ce permettre de traverser plus vite et d'être un simple « *observateur d'un trafic de véhicules dense subi* » (cahier d'acteur n° 9 - Sillon lorrain) ou au contraire, en rendant plus confortable la traversée, est-ce permettre de valoriser les richesses touristiques à valoriser et à exploiter ?

- « *J'ai envie que les personnes viennent, s'arrêtent, en Lorraine, à Nancy, mais aussi dans le Toulois, j'aimerais que nous chantions cette chanson "en passant par la Lorraine" mais j'aimerais qu'on s'y arrête* » (riveraine, Nancy 22 septembre).

Sur ce paradoxe, sur les avis sont partagés.

- « *Que va-t-il se passer si les cars ne passent plus à proximité des villes ?* » (cahier d'acteur n° 10 - Conseil de développement durable de Metz Métropole).

Dans le secteur de Toul-Dieulouard, on signale que le projet va à l'encontre des enjeux de développement touristique définis dans la charte du Parc Naturel Régional de Lorraine.



Nancy le 21 septembre (photo : G. Clément)

Une source de richesse pour qui ?

Si l'on admet majoritairement que l'A31 bis sera un élément de la richesse économique, on s'interroge sur sa nature : **locale, nationale ou mondiale** (c'est-à-dire européenne) ?

Le débat public s'empare de l'interrogation, parfois par une réflexion géopolitique « *pour la crédibilité de la France en Europe à l'heure où la région ALCA désire conserver une des trois capitales de l'union européenne* » (cahier d'acteur n° 3 - du Conseil de développement durable du Grand Nancy) ou géoéconomique « *la Belgique et le Luxembourg captent en amont de la Lorraine une valeur économique importante en provenance des métropoles les plus dynamiques de l'Europe du nord, en comptant principalement sur les capacités d'absorption des flux de l'A31 en Lorraine* » (cahier d'acteur n° 3 - du Conseil de développement durable du Grand Nancy).

Mais il s'agit le plus souvent de **dénoncer les poids lourds venus d'ailleurs**, conduit par des chauffeurs venus eux aussi d'ailleurs, effectuant leur ravitaillement au Luxembourg en carburant, en cigarettes et même en sandwiches, ne laissant de fait au passage de la Lorraine que leurs déchets, leurs nuisances et la dégradation de la route.

- « *Il est tout de même dommageable qu'un territoire comme le nôtre subisse un trafic international qui n'apporte absolument rien ou très peu au territoire* » (maire de Toul, Nancy le 10 septembre).
- « *On va dépenser un milliard à un milliard quatre cents millions pour voir passer des camions, est-ce bien cela que vous nous proposez ? On veut de l'emploi. On veut que les gens travaillent. On a perdu la sidérurgie. On a perdu les mines. On a perdu Kleber à Toul. Actuellement, vous avez des maires qui se battent pour avoir notamment des touristes. Demain, vous voulez casser cela, mais où va-t-on ? On se tape la tête contre les murs. Arrêtez ! Pensez un petit peu à nos enfants* » (habitant de Villey-Saint-Étienne).

Mais les professionnels du transport et de la logistique font valoir que l'accès à un potentiel de 70 millions de consommateurs dans un rayon de 300 kilomètres est attractif et que l'importance du trafic de transit devrait permettre de développer les services logistiques (cahier d'acteur n° 12 - GIATEL).

- « *L'enjeu est de nous repositionner sur la charnière de cette grande région* » (président de Metz Métropole, Metz le 16 avril).

2.2. LES CARACTÉRISTIQUES ET IMPACTS DU PROJET

Le projet présenté par le maître d'ouvrage a suscité de **très nombreuses prises de position et réactions**. Favorables dans les zones concernées par l'engorgement de l'autoroute actuelle, et où le projet se limite à des élargissements sur place de l'infrastructure existante, elles sont en revanche très défavorables dans les zones concernées par la création de tracés neufs : le Toulois avec le barreau Toul-Dieulouard et Florange avec le projet de contournement par le sud de Thionville.

S'agissant des caractéristiques du projet, les avis exprimés diffèrent fortement selon les tronçons. Plutôt axés sur le mauvais état et l'engorgement de l'infrastructure, les difficultés et la dangerosité de l'ouvrage actuel, sur les tronçons devant faire l'objet d'un élargissement sur place, ils se focalisent davantage sur les impacts environnementaux là où le projet prévoit la création de tracés nouveaux (Toul, Florange) ou le changement de vocation de l'infrastructure (RN431, contournement sud-est de Metz).

Les **impacts principaux du projet** tels que ressentis par les riverains actuels ou futurs de l'ouvrage sont le bruit, la qualité de l'air et la dégradation du cadre de vie. Les impacts potentiels sur la qualité des eaux et sur les biotopes ont été également soulevés.

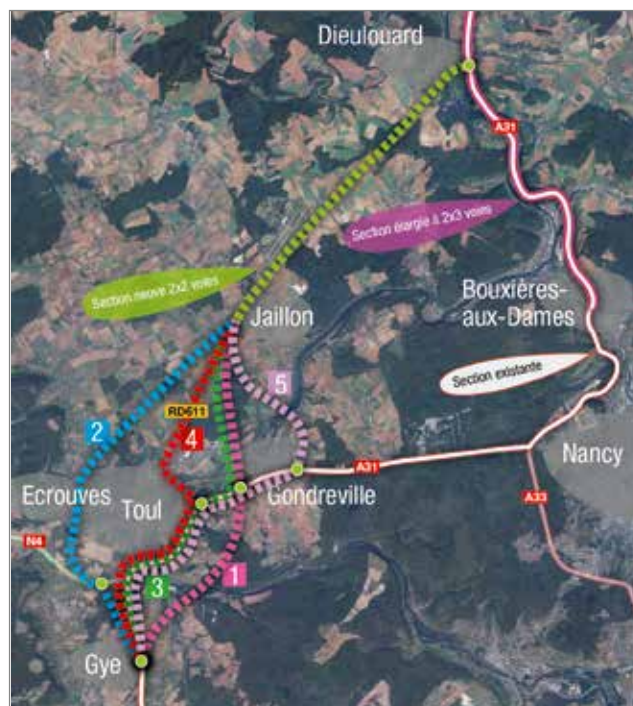
2.2.1. Les caractéristiques générales

2.2.1.1. La liaison Gye-Dieulouard

Le tronçon Gye-Dieulouard constitue l'extrémité sud du projet A31 bis. Il s'agit d'un des deux tracés neufs du projet. Sa fonction est de relier l'A31 au niveau de Toul à Dieulouard, établissant de ce fait un tracé direct évitant Nancy. Ne desservant pas de zone urbanisée et prévu sans échangeur, la fonction essentielle de ce tronçon est de capter le trafic de transit nord/sud, en particulier celui des poids lourds, et de soulager les conditions de circulation autour de Nancy.

Raccordé à l'A31 au niveau du péage de Gye, il contourne Toul selon cinq tracés possibles avant de suivre à partir de Jaillon le tracé de la D611, qu'il double, franchir la Moselle et se raccorder à l'A31 en rive droite. La description de ces cinq variantes figure en page 74 du dossier du maître d'ouvrage. En voici résumées les caractéristiques principales.

- Tracé 1 : tracé neuf à l'est de Toul. Depuis le péage de Gye un nouveau tracé à 2x2 voies contourne l'agglomération en franchissant la Moselle au droit de l'échangeur 15. Ce tracé présente l'inconvénient de cloisonner fortement l'espace à l'est de Toul et d'enserrer les communes concernées (notamment Chaudeney-sur-Moselle) entre deux autoroutes.
- Tracé 2 : tracé neuf en 2x2 voies à l'ouest de Toul. Ce tracé traverse des zones de grande richesse naturelle et le secteur de production des vins de Toul.



Les cinq tracés proposés (dossier du maître d'ouvrage)

- Tracé 3 : il réutilise, comme les deux tracés suivants, le tracé actuel de l'A31, élargi à 2x3 voies, jusqu'à Gondreville où un tracé neuf rejoint le tracé commun à Jaillon.
- Tracé 4 : ce tracé quitte celui de l'A31 au niveau de la D904 (« la queue de chat »), qu'il suit jusqu'à la Croix de Metz puis emprunte la D911 jusqu'à Jaillon où débute le tracé neuf. Les tracés sur les D904 et D911 sont mis à 2x2 voies. Cette variante passe au cœur d'une zone fortement urbanisée et crée par conséquent de forts impacts.
- Tracé 5 : il suit l'A31 jusqu'à l'échangeur 16 de Gondreville, puis emprunte la D991A (élargie à 2x2 voies) puis rejoint la D611 au niveau de Jaillon. Ce tracé nécessite des aménagements complémentaires pour rétablir la desserte des territoires traversés.

Selon les hypothèses de tracé, l'estimation des prélèvements fonciers nécessités par ce tronçon va de 100 à 120 hectares. D'une longueur de 33 kilomètres ce tronçon est prévu à péage dans toutes les hypothèses de financement étudiées par le maître d'ouvrage. Bien que l'étude du projet ait été faite globalement, selon le maître d'ouvrage, une estimation du coût de ce tronçon a été fournie au cours du débat : elle est de 500 millions d'euros.

La partie du projet proposant **le tracé neuf le plus important**, traversant des zones rurales et naturelles de valeur (et notamment le parc Naturel Régional de Lorraine sur environ 11 kilomètres), a soulevé de très vives oppositions lors du débat, qui se sont traduites par **une forte mobilisation des opposants** lors des réunions publiques tenues à Toul et à Nancy. 43 % des contributions sur le site Internet proviennent de ce secteur et la réunion organisée le 2 juin à Toul est celle qui a le plus mobilisé le public, avec une assistance de 700 personnes. D'autre part, toutes les réunions organisées à Nancy ont vu la présence d'une importante délégation d'élus et de citoyens du Toulouais, qui se sont abondamment exprimés sur cette partie du projet A31 bis. L'ensemble des conseils municipaux du secteur concerné par le barreau et ses cinq variantes a délibéré contre le barreau.



Toul le 2 juin (photo G. Clément)

La Commission particulière note à cet égard que les réactions du public auraient certainement été moins vives si la DREAL n'avait pas présenté les variantes 1 et 2, dont elle a indiqué qu'elles n'avaient pas sa préférence, qui entraînent les conséquences les plus lourdes sur l'environnement naturel et humain.

De très nombreuses interventions, lors des réunions publiques et sur le site Internet du débat, portent tant sur les **conséquences négatives de ce barreau dans les domaines de l'environnement, du cadre de vie, de**

l'activité économique (notamment touristique), que sur l'inadéquation de cette solution au problème posé. On ne comprend généralement pas la pertinence de ce barreau alors que les cartes constatent « *que le trafic est fluide et restera fluide pendant de nombreuses années* ».

De façon contradictoire, certains participants ont regretté que **la conception du barreau ne prévoie pas d'échangeur qui aurait permis la desserte locale**. Des voix se sont élevées pour demander un aménagement sur place de la RD611 en lieu et place du barreau autoroutier.

- « *Et pourquoi ne pas réutiliser la départementale 611, ce qui permettrait d'utiliser un peu moins de foncier, puisque vous avez estimé un chiffre très minimaliste avec 120 hectares ?* » (maire de Dieulouard, Nancy le 15 avril).
- « *Il faut tout de même m'expliquer à moi qui habite près de la route de Dieulouard ce que ce barreau m'apportera en termes d'emploi. C'est un barreau sur lequel il n'y aura aucune sortie* » (un participant, Nancy le 15 avril).

Beaucoup d'interventions ont mis en avant la **dégradation des conditions de vie des habitants** qui ont choisi de vivre à la campagne en s'installant dans les villages concernés par le projet de tracé, souvent dans des lotissements très récents, comme à Jaillon. Les nombreuses critiques formulées s'appuient sur les impacts de ce tronçon sur l'environnement et le cadre de vie, ses conséquences économiques, ou remettent en cause sa pertinence compte tenu de l'effet dissuasif du péage.

Une expertise complémentaire

Une expertise complémentaire a été demandée sur ces points par plusieurs parties prenantes : le député de la cinquième circonscription de Meurthe-et-Moselle, le président de la communauté de communes du Chardon Lorrain, trois citoyens et les élus du Toulinois au travers d'un cahier d'acteur (n° 11). Saisie de ces demandes, la Commission nationale du débat public a décidé dans sa séance du 2 juillet 2015 de confier à trois experts indépendants (Messieurs Jean Deterne, Jean-Noël Chapulut et Marc Perez) une expertise sur les possibilités d'élargissement sur place de l'A31 entre Gye et Dieulouard, la capacité d'un tel aménagement à résoudre l'engorgement de l'autoroute actuelle et le trafic attendu sur un éventuel barreau neuf à péage Gye-Dieulouard.



Les conclusions de l'expertise complémentaire - Nancy le 10 septembre (photo G. Clément)

Réalisée durant l'été, elle a conclu à **l'impossibilité pratique d'un élargissement de l'A31 au droit de Nancy/Maxéville**, en raison de son coût supérieur au barreau (600 millions d'euros) et des perturbations très importantes que créeraient les travaux d'élargissement pendant la durée des travaux.

Les experts ont en revanche contesté le phasage des travaux : l'équilibre de la concession n'étant établi que pour un trafic de 20 000 véhicules/jour (contre 15 000 indiqués au dossier pour le début de la concession), **les experts proposent une série d'aménagements modestes** sur l'A31 au droit de Nancy qui permettraient de tenir jusqu'à 2030. Ces aménagements consisteraient en une réduction de la vitesse à 70 km/h, une augmentation du nombre de voies sans élargissement de la plate-forme au droit de Maxéville (avec, de ce fait, un gabarit réduit) et une gestion dynamique du trafic. Ces travaux seraient accompagnés de la réalisation d'un tracé à 2 voies seulement entre Gondreville et Dieulouard, qui aurait vocation à être porté à 2x2 voies selon l'accroissement constaté du trafic. Ils concluent en effet que « *à terme, la réalisation du barreau proposé reste la meilleure solution d'envergure réalisable* ».

Les experts ont par ailleurs mis en cause l'analyse avantages/inconvénients faite par le maître d'ouvrage des variantes de tracé au droit de Toul. Ils considèrent notamment que les avantages fonctionnels des variantes les

plus à l'est sont sous-estimés (possibilité notamment de déviation vers Nancy en cas d'incident sur l'A31), que les inconvénients de la variante 4 sont surestimés, que ceux de la variante 3 (qualifiés de rédhibitoires) sont au contraire sous-estimés. Ils considèrent enfin que les variantes prévoyant un élargissement sur place de l'A31 au droit de Toul (soit les variantes 3 à 5) pourraient minimiser les impacts (ceux-ci dépendant de la pondération accordée respectivement à l'effet de coupure des territoires et aux nuisances actuelles de l'A31).

Cette expertise complémentaire a été bien reçue par les élus et les habitants du Toulois qui y ont vu la confirmation de leur thèse sur l'inutilité du barreau neuf Gye-Dieulouard. Elle a également été assez bien accueillie par les élus de Nancy, soulagés de voir écartée l'hypothèse d'un élargissement à trois voies sur place de l'A31 au droit de Maxéville.

La formulation d'un point de vue indépendant et différent sur les justifications de la réalisation du projet A31 bis a également été très bien accueillie.

2.2.1.2. La liaison Bouxières-Féy

Cette partie du projet consiste en un aménagement sur place de l'autoroute A31 entre Bouxières-aux-Dames, à l'entrée de Nancy, jusqu'à Féy, au niveau de l'échangeur 29 avec la N431 qui contourne Metz par l'est.

L'emprise actuelle de l'ouvrage inclut un terre-plein central de 11 mètres. Le projet prévoit la mise à 2x3 voies aux dépens de celui-ci. Cette partie du projet ne prévoit par conséquent pas de prélèvement foncier. Quelques aménagements hydrauliques permettant la mise aux normes de l'ouvrage sont en outre prévus.

Les experts mandatés pour l'expertise complémentaire ont remis en cause la pertinence de cet élargissement entre Bouxières-aux-Dames et Dieulouard. Ils font valoir qu'en améliorant les conditions de confort de circulation sur cette partie axiale du tracé, le maître d'ouvrage prend le risque de favoriser le report modal du train vers la voiture, d'affecter l'attractivité du barreau Gye-Dieulouard, d'augmenter les nuisances en fond de vallée et de favoriser l'étalement urbain au nord de Nancy.



*La section Bouxières-aux-Dames – Féy
(dossier du maître d'ouvrage)*

Cette partie du projet n'a pratiquement pas suscité de contestation. Plusieurs participants ont cependant soulevé la question des nuisances de l'autoroute actuelle, en particulier sonores, s'inquiétant d'être laissés à l'écart des travaux d'amélioration, notamment en matière de bruit. Le maître d'ouvrage a répondu à ces interventions en rappelant que le projet serait l'occasion d'accélérer la mise aux normes environnementales de l'A31 sur les sections élargies.

2.2.1.3. Contournement de Metz par l'est



Les cinq tracés proposés (dossier du maître d'ouvrage)

De plus, le tracé de la RN431 côtoie plusieurs zones résidentielles, ce qui a suscité l'inquiétude des communes riveraines, dont les maires se sont rendus en délégation le 6 juillet 2015 à la permanence de la Commission particulière pour remettre les délibérations de leurs conseils municipaux. Ils étaient accompagnés par le sénateur Jean-Louis Masson et la députée Marie-Jo Zimmermann. La Commission particulière a reçu treize délibérations, de rédaction identique s'opposant au choix de ce tracé.

Le tronçon RN431

Le projet emprunte cette infrastructure mise en service à la fin de l'année 2004 pour raccorder l'autoroute A4 à l'A31 en évitant le passage par Metz. Son objet était aussi dans une certaine mesure de soulager le trafic sur la portion de l'A31 qui traverse Metz. L'interdiction de cette portion de l'A31 aux poids lourds en transit accentuerait le report de trafic sur la RN431 et la portion de l'A4 qui la prolonge au nord (voir ci-dessous).

Le dossier du maître d'ouvrage est laconique sur les travaux d'adaptation qui seront nécessaires, ainsi que sur les conséquences environnementales de ce choix. Or, de nombreuses voix se sont fait entendre lors du débat pour signaler l'inadaptation de cet ouvrage (rayons de courbure, dévers, etc.) à un trafic de type autoroutier.



Délégation d'élus - permanence de la CPDP à Metz le 6 juillet

Le tronçon A4

Du nord de Mey à l'échangeur de Hauconcourt le tracé emprunte l'autoroute A4. Ce tronçon, concédé à la SANEF, sera porté à 2x3 voies. Le financement en étant assuré par le concessionnaire, le coût de cet élargissement n'a pas été pris en compte dans l'estimation du coût du projet A31 bis. Ce choix répond à une certaine logique dans la mesure où les hypothèses de mise en concession de tracés existants ou à créer reposent sur les coûts supportés en partie par l'État.

La Commission particulière note que son coût n'est pas pris en compte dans le montant du projet.

2.2.1.4. Le contournement ouest de Thionville

Le projet A31 bis ne prévoit pas de travaux sur la section de l'A31 située entre Hauconcourt et le viaduc de Rlichemont. La section de l'A31 située au nord de cet ouvrage, sujette à des congestions aussi importantes que

récurrentes du fait du trafic frontalier, fera en revanche l'objet d'un aménagement.

Le premier élément de cet aménagement consiste en un renforcement à 2x3 voies de la section de l'A30 située entre l'ouvrage de Richemont et l'échangeur de Sainte-Agathe, et en la création d'un ouvrage neuf de contournement de Thionville par le sud. Utilisant une emprise foncière réservée sur les documents d'urbanisme de Florange, cet ouvrage rejoint l'A31 dans le virage de Terville au niveau de l'échangeur 42, soulageant le trafic sur la portion de l'A31 qui passe dans les quartiers sud de Thionville.

Les prélèvements fonciers nécessités par ce tracé neuf sont estimés par la DREAL à treize hectares, dont une moitié est constituée de foncier agricole et une moitié se situe en zone urbanisée. L'ancienneté de la réservation foncière (40 ans) a permis à l'État d'acquérir progressivement la majorité des emprises en zone urbanisée. La DREAL indique qu'il reste moins d'une dizaine de propriétaires qui n'ont pas été mis en demeure pour acquérir leur bien. En zone agricole, les acquisitions n'ont en revanche pas commencé. Il reste que cette réservation foncière a été rattrapée entre-temps par le développement de l'urbanisation : une partie importante du tracé passe désormais au cœur de zones pavillonnaires récentes et à proximité d'une école et d'un collège. Afin de limiter les nuisances sonores le maître d'ouvrage a annoncé la réalisation en tranchée couverte ou en déblai d'une partie des 5,5 kilomètres de ce nouvel ouvrage.



Le contournement de Thionville (dossier du maître d'ouvrage)

Cette partie du projet A31 bis a soulevé une vive opposition des riverains et des élus de Florange qui objectent que les réservations foncières n'ont pas été faites pour un ouvrage autoroutier qui sera la source de très importantes nuisances pour les propriétés riveraines. Or celles-ci sont très nombreuses à proximité d'un tracé qui côtoie plusieurs lotissements.



Metz le 25 juin (photo : S. Wilhelm)

Cette opposition s'est construite progressivement au fil du débat. Si le maire a, dès les entretiens préalables, fait part de son opposition, **ce n'est vraiment que lors de la réunion de conclusion qui s'est tenue à Metz le 22 septembre que l'opposition des habitants s'est pleinement fait entendre.** L'association Paix à Florange est intervenue à de nombreuses reprises lors de cette séance et sa présidente, Madame Menzin, a remis au président de la Commission particulière une pétition signée par 2 000 personnes en sus des 800 signatures qui avaient déjà été déposées précédemment.

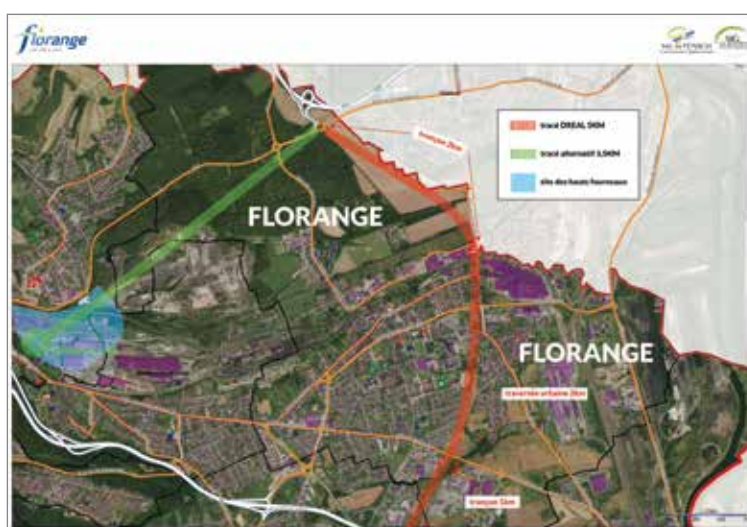
La colère des habitants s'explique notamment par l'imprudence des politiques d'urbanisation qui ont minoré le risque de construction d'une voie à forte circulation. Les riverains affirment que l'emprise n'a jamais été prévue pour la construction d'un ouvrage autoroutier.

- « Si l'autoroute doit couper Florange en deux, le cauchemar de Florange deviendra le cauchemar de la DREAL et le cauchemar du Gouvernement » (un membre de l'association Paix à Florange, Metz le 22 septembre).

La violence de l'expression de certains Florangeois lors des réunions publiques peut s'expliquer de la part d'une population dont les revenus sont plutôt modestes au sein d'une vallée sidérurgique en crise où le sentiment d'abandon est fort.

Ceci a conduit le maire de Florange à **proposer l'étude d'une variante de tracé éloignant le trafic vers Hayange.**

Au motif que l'arrêt de la filière chaude de la Fensch a créé de nouvelles friches industrielles, le maire propose de faire passer le nouveau tracé au-dessus de l'emprise actuelle des hauts fourneaux puis de longer approximativement le tracé de la D13 jusqu'au point de raccordement prévu sur l'A31. Le maître d'ouvrage a pris note de cette proposition sans pour autant l'étudier de façon approfondie, ce qui aurait de toute façon été difficilement possible dans



Tracé alternatif proposé par la ville de Florange (cahier d'acteur n° 13)

le temps imparti au débat. Elle a cependant fait l'objet d'une fiche complémentaire qui a été mise en ligne sur le site du débat public et qui a été exposée en réunion publique le 25 juin.

La Commission particulière note cependant que cette variante est proposée **aux dépens des habitants de Hayange** (certes moins nombreux que ceux de Florange) et de la forêt domaniale de Florange et qu'elle allongerait significativement le parcours, réduisant ainsi son attractivité pour le trafic pendulaire.

Les opposants au tracé via Florange se sont émus du fait que cette variante n'ait pas fait l'objet d'une expertise complémentaire à l'image de la variante par Nancy proposée par le Toulinois. **La Commission particulière a rappelé lors de la séance de clôture à Metz qu'elle n'avait pas été saisie d'une telle demande à une date qui aurait permis de la soumettre à la Commission nationale.**

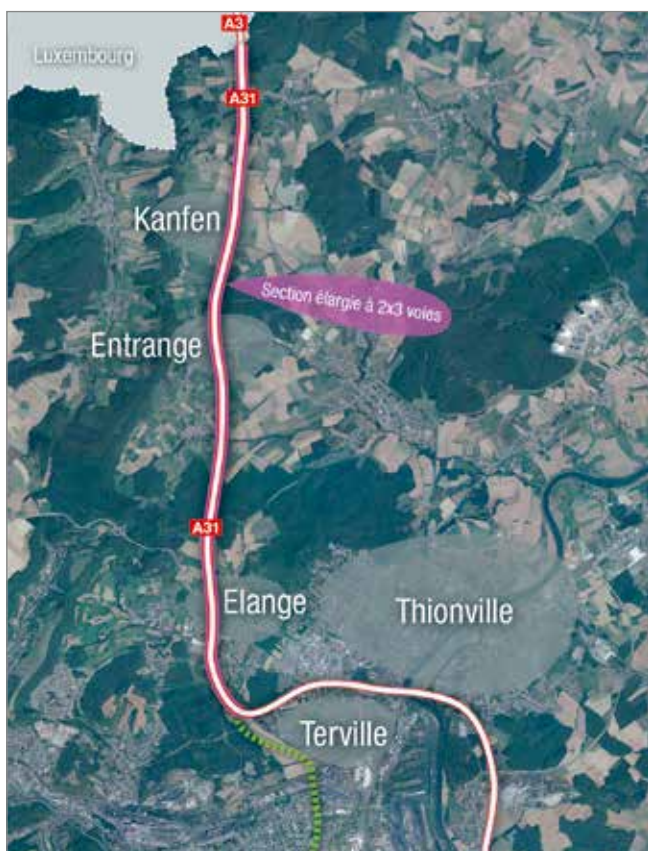
2.2.1.5. La liaison Thionville-frontière du Luxembourg

Au nord de Thionville, le projet prévoit la mise à 2x3 voies de l'autoroute actuelle. Contrairement à la section Bouxières-aux-Dames - Féy, l'emprise de l'ouvrage ne permet pas l'élargissement grâce au terre-plein central. Il nécessitera par conséquent l'élargissement de l'emprise aux dépens des terrains avoisinants, constitués de bois et de cultures. Les prélèvements totaux sont estimés à une douzaine d'hectares.

La pertinence de ce tronçon a été **remise en cause par certains acteurs du débat qui considèrent qu'accroître la capacité de l'autoroute créera un appel d'air supplémentaire** et ne réglera pas par conséquent les problèmes de congestion. Le renforcement de l'offre de transports collectifs a été jugé comme une alternative préférable par ces participants (ce sujet est traité au chapitre 2.3 du présent compte rendu).

A contrario, beaucoup de participants (frontaliers, acteurs économiques et sociaux) ont souligné sa **pertinence compte tenu des problèmes d'engorgement chroniques de ce tronçon**, qui occasionnent d'importantes pertes de temps.

La question du renforcement de l'infrastructure côté luxembourgeois a également été posée. La réponse a été apportée par les autorités luxembourgeoises lors de la réunion publique de Thionville. Le Luxembourg poursuit une stratégie ambitieuse de report modal vers les transports en commun et a engagé de très importants travaux sur ses infrastructures ferroviaires. L'élargissement à 2x3 voies de l'autoroute entre la Croix de Gasperich au nord et la frontière française est cependant programmé, ce qui assurera la continuité des capacités de transit de part et d'autre de la frontière.



La section Thionville-Luxembourg (dossier du maître d'ouvrage)

Cette partie du tracé n'a pas soulevé d'oppositions. De nombreuses propositions ont en revanche été faites pour un meilleur usage des capacités de transit.

On citera notamment :

- **La proposition de changement d'affectation d'une partie des voies en fonction de l'heure.** Le trafic étant majoritairement montant le matin et majoritairement descendant l'après-midi, l'idée a été émise par une élue de Metz d'inverser le sens de circulation des voies centrales. Cette solution est mise en œuvre dans certains pays étrangers. Sa compatibilité avec la norme autoroutière (notamment en matière de vitesse) et avec la géométrie de l'ouvrage demande cependant à être vérifiée.
- **La proposition de réservation de la voie de droite aux transports collectifs et au covoiturage.** Associée à la mise en place de parkings destinés aux covoitureurs, cette solution permettrait de réduire d'autant le trafic pendulaire. Celle-ci fait d'ailleurs l'objet du projet présenté par le maître d'ouvrage et a été étudiée de façon approfondie avec le Luxembourg.

2.2.1.6. Des idées de variantes de tracés globaux



Thionville le 21 mai (photo : S. Wilhelm)

Des voix se sont élevées lors du débat pour proposer d'autres tracés.

Les deux variantes les plus proposées sont d'une part celles **d'un élargissement de l'A31 au droit de Nancy**, au lieu de la création du barreau Gye-Dieulouard, d'autre part **la variante de contournement de Thionville par Hayange**. Ces propositions émanent principalement des habitants du Toulouais et de Florange et ont été déjà évoquées plus haut.

En complément de cette proposition, **l'utilisation de la RD611**, élargie et réaménagée pour l'occasion, a également été proposée au lieu de la création d'une infrastructure neuve. Le maître d'ouvrage a toutefois opposé la fonctionnalité différente de la RD 611 qui ne répond pas de façon satisfaisante aux objectifs de transit nord/sud de l'infrastructure neuve prévue (qui ne comporterait pas d'échangeur et n'aurait de ce fait aucune fonctionnalité pour le trafic local).

Une autre variante a été évoquée à plusieurs reprises. **Elle consisterait à utiliser le tracé de l'A30 dans la vallée de la Fensch** pour détourner le trafic de transit poids lourds du tronçon nord de l'A31. Ce trafic serait capté à Longwy, ce qui nécessiterait de prolonger l'A30 vers le nord et de la raccorder au réseau luxembourgeois. Il a été cependant objecté que le succès d'un tel projet de déviation du trafic poids lourds serait conditionné par la mise en place d'une station-service en mesure de concurrencer celle de Berchem, située sur la E25 à moins de huit kilomètres de la frontière française, à laquelle les poids lourds viennent s'approvisionner à prix très avantageux avant d'entamer la traversée de la France.

Enfin, certains participants ont regretté que le projet A31 bis laisse à l'écart le département de **la Meuse**, et ont proposé une variante de tracé par l'ouest. Ces propositions ne sont cependant pas très argumentées. La Commission particulière note à ce sujet que le tracé par l'ouest était l'une des variantes étudiées pour le projet de doublement A32, abandonné depuis. Si en revanche l'ancienne variante est du projet A32 a été mentionnée à l'occasion, elle n'a trouvé que peu de défenseurs : *« Une autoroute est un élément structurant pour toute une région. Or, la Meuse est en perte de vitesse actuellement. Si nous passions à l'ouest de Toul, nous desservirions plus facilement Bar-le-Duc, Vitry-le-François, même Verdun. Cela aurait un effet assez fort pour toute la Meuse qui en a bien besoin actuellement. »* (un participant, Nancy le 15 avril)

Le tronçon d'autoroute situé entre la Croix d'Hauconcourt et l'ouvrage de Richemont a d'autre part été évoqué à de nombreuses reprises lors des réunions publiques organisées dans la région de Metz, en particulier pour en déplorer le manque d'entretien (la présence de nids « d'autruches » a été évoquée). De ce fait l'absence d'investissements prévus sur ce tronçon a suscité beaucoup de réactions des participants (ainsi que des conseils municipaux concernés) qui se sont notamment plaints, outre de l'état de dégradation des chaussées, de l'inadaptation de certains échangeurs au trafic de cabotage, de l'insuffisance des protections antibruit et de la non-conformité

des équipements hydrauliques. Le maître d'ouvrage a indiqué lors de plusieurs réunions publiques (en particulier lors de la réunion d'ouverture à Metz) que la réalisation du projet A31 bis serait l'occasion d'accélérer la mise à niveau environnementale de l'ensemble de l'infrastructure.

2.2.2. Les impacts sur l'environnement

Une réunion a été spécifiquement consacrée à cette thématique le 2 juin à Toul. Pour introduire les échanges, la DREAL a effectué une présentation axée sur les milieux naturels et des experts sont intervenus à la demande de la Commission particulière dans les domaines de l'air, de l'eau et de l'agriculture : Monsieur Schmitt, directeur d'Air Lorraine, Monsieur Decloux, directeur de GEREEA, Madame Louyot, chargée de mission développement local à la Chambre d'agriculture de Meurthe-et-Moselle, et Monsieur Muller, directeur de la SAFER Lorraine. Sollicités pour apporter leur éclairage sur le thème de la biodiversité, le Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel (CSRPN) et le Parc Naturel Régional de Lorraine n'ont pas souhaité envoyer de représentants tout en précisant qu'ils rédigerait un cahier d'acteur (ce qu'ils ont fait, voir cahier d'acteur n° 8), et que le PNR de Lorraine assisterait à la réunion depuis la salle (d'où l'un des vice-présidents est effectivement intervenu). Ce chapitre présente les enseignements généraux du débat sur ce thème, puis ceux spécifiques à chaque volet environnemental.

2.2.2.1. Les enseignements généraux du débat sur l'environnement

En nombre d'interventions (hors cahiers d'acteurs), la thématique de l'environnement arrive en troisième position après celles relatives au financement et aux caractéristiques du projet. La réunion publique de Toul a rassemblé plus de 600 personnes.

Quelques voix se sont élevées pour critiquer le caractère succinct du volet environnemental dans le dossier du maître d'ouvrage, d'autres ont regretté les limites des études réalisées. Le maître d'ouvrage a mis à disposition du public un document qu'il souhaitait synthétique et une étude d'environnement beaucoup plus développée, accompagnée d'études spécifiques (bruit, air et santé, paysages, bilan carbone) et d'un tableau de synthèse des impacts et mesures en termes d'environnement. **Le public a ainsi eu accès à un premier état initial de l'environnement accompagné d'une hiérarchisation des enjeux par tronçon sur l'ensemble du projet**, à l'exception d'un secteur situé sur une variante proposée par une collectivité après le lancement des études. La Commission particulière a considéré que les informations fournies étaient globalement satisfaisantes.

Le public est surtout intervenu sur le bruit et la pollution de l'air, les deux étant explicitement reliés au cadre de vie et, parfois, à l'enjeu santé. Sont ensuite venus le climat et la biodiversité, puis l'eau, les paysages, et enfin la consommation foncière. **Le patrimoine culturel, l'urbanisme et les risques naturels n'ont quasiment pas été évoqués.**



Nancy le 24 juin (photo : G. Clément)

Le maître d'ouvrage a rappelé qu'à ce stade les tracés précis des sections neuves n'étaient pas arrêtés et ses réponses ont essentiellement consisté à indiquer que les enjeux soulevés avaient bien été identifiés et que, s'il était décidé de poursuivre le projet, l'étude d'impact évaluerait précisément les impacts et les mesures d'évitement, de réduction et de compensation.

Les sections nouvelles (barreau Gye-Dieulouard et liaison A30-A31 nord) **ont suscité la grande majorité des interventions** et cristallisé les oppositions

et la demande de solutions alternatives. L'importante mobilisation contre le barreau Toul-Dieulouard s'explique, entre autres, par l'existence de 5 variantes, même si le maître d'ouvrage a annoncé d'emblée que deux d'entre elles (V1 et V2) n'avaient pas ses faveurs au vu de l'analyse environnementale multicritère effectuée.



Toul le 2 juin (photo : G. Clément)

La question de la remise à niveau environnementale de l'A31 a également été posée. Alors que le maître d'ouvrage considère que l'A31 bis aura des effets positifs sur les sections aménagées sur place de l'A31 qui bénéficieraient de cette remise à niveau, cette dernière a été réclamée également pour les autres tronçons de l'A31, voire même, de la part des opposants à l'A31 bis, indépendamment de la réalisation de ce projet. À noter que les organisations environnementales sont peu intervenues lors des réunions publiques ou sur Internet, mais beaucoup d'entre elles ont produit des cahiers d'acteurs.

2.2.2.2. Le climat

Le dossier du maître d'ouvrage ne comportait pas de chapitre sur le climat. L'existence d'un bilan carbone prévisionnel était mentionnée en annexe, celui-ci tenant compte des émissions liées à la construction de l'infrastructure et de celles liées à l'utilisation pendant 30 ans de l'infrastructure et du réseau secondaire adjacent. Quelle que soit la variante retenue pour le barreau Gye-Dieulouard, **les émissions de l'A31 bis y sont estimées équivalentes aux émissions de la situation de référence, qui correspond au scénario sans projet à l'horizon 2030¹.**

Lors de la réunion de Toul, le directeur d'Air Lorraine a fait part des objectifs du Schéma Régional Climat Air Énergie (SRCAE) de réduire de 23 % entre 1990 et 2020 les émissions de gaz à effet de serre du territoire, tout en notant une évolution des contributions du secteur routier au pouvoir de réchauffement global en Lorraine de 3,4 % entre 2002 et 2010.

(1) Sachant que les émissions du scénario de référence sont sous-évaluées car elles ne tiennent pas compte des émissions liées à la congestion du trafic. Par ailleurs, l'analyse ne tient pas compte d'un éventuel changement conséquent de la constitution du parc automobile ou d'un transfert modal favorisé des poids lourds de la route vers les voies ferrées ou fluviales.

Des interrogations sur l'incidence du projet sur le climat

Faisant souvent référence à la COP21, des participants ont dénoncé la **contradiction** qui existe, selon eux, **entre la nécessité affirmée de lutter contre les dérèglements climatiques et le projet A31 bis** : « *Dans 6 mois se tient un événement majeur en France pour le réchauffement de la planète et vous nous proposez une autoroute. Je pensais que les élus avaient un peu évolué.* » (un participant, Yutz 1^{er} juin). AGIRR-FNAUT Lorraine, la Société d'Histoire Naturelle de la Moselle (SHNM), et un membre de l'Université de Lorraine, notamment, ont explicitement lié cette contradiction au fait que l'A31 bis induirait de nouveaux trafics générateurs de gaz à effet de serre. « *Mais il faut aussi parler de la pollution et de l'augmentation de l'effet de serre. Or le projet amènera une augmentation de circulation automobile.* » (AGIRR-FNAUT Lorraine, Thionville le 21 mai). En réponse, la DREAL s'est référée au bilan carbone pour indiquer que le projet n'aurait pas d'incidence sur le climat.

Le résultat du bilan carbone et la conclusion qu'en tire la DREAL s'expliquent, d'une part, du fait que 99 % des émissions de gaz à effet de serre sont liées à la phase « utilisation » et 1 % seulement à la phase « construction » de l'A31 bis et, d'autre part, en raison de l'hypothèse retenue par le maître d'ouvrage qui est celle d'un accroissement identique des déplacements avec ou sans projet. En d'autres termes, comme l'a rappelé la DREAL à AGIRR-FNAUT « *le projet n'a pas d'incidence significative sur les gaz à effet de serre tout simplement parce que le projet n'augmente pas la quantité de déplacements dans l'aire d'étude* » (Thionville, le 21 mai). Il rendrait seulement l'autoroute plus attractive par rapport au réseau secondaire. Les experts indépendants sollicités ont apporté un autre regard en indiquant que les effets d'une radiale autoroutière, comme le tronçon entre Dieulouard et Bouxières-aux-Dames, sur la demande de déplacement étaient « *loin d'être négligeables* » (Nancy, le 10 septembre).



Les enjeux pour l'environnement - Toul le 2 juin (photo : G. Clément)

D'autres contributeurs ont pointé le fait qu'en ne participant pas à la réduction des émissions des gaz à effet de serre, le projet A31 bis allait à l'encontre des engagements de la France ou d'objectifs territoriaux pour ce qui concerne le Syndicat mixte du Parc Naturel régional de Lorraine, qui s'est doté d'un Plan climat énergie territorial, ou le maire de Chaudeney-sur-Moselle, qui a rappelé l'engagement du pays de Terres de Lorraine dans la démarche Territoire à énergie positive (TEPOS).

Le climat mis en avant pour appeler à des modes de déplacement alternatifs à la route

La nécessité de préserver le climat a été largement mise en avant pour appeler au développement des transports alternatifs : « *A l'heure de la Conférence Climat de Paris et de l'appel à l'exemplarité de Madame la Ministre Ségolène Royal, est-il bien raisonnable de penser "tout routier" avec le projet A31 bis, alors que des solutions alternatives existent (ferroviaire- transport fluvial) ?* » (maire de Toul, Toul le 2 juin). Quelques-uns ont par ailleurs clairement exprimé qu'à cet égard, le développement des modes de transports autres que routiers ne devait pas constituer une offre complémentaire à l'A31 bis, comme l'envisage le maître d'ouvrage, mais bien une **offre alternative**.

Le groupe des écologistes au conseil municipal de Metz considère ainsi « *qu'il n'y a plus d'autre choix que le développement des voies non polluantes, ferrées principalement* » (cahier d'acteur n° 38 - Groupe des écologistes du conseil municipal de Metz). Pour l'association EDEN, seuls les transports peu émetteurs de gaz à effet de serre peuvent justifier « *une nouvelle artificialisation des sols* » (cahier d'acteur n° 17 - EDEN).

Au nom de l'urgence climatique, la fédération Mirabel, un membre du groupe CGT au CESEL et la fédération 57 du PCF ont, quant à eux, **appelé à un nouveau modèle de développement**, le membre de la CGT considérant notamment « *qu'il était temps de questionner notre mode de production et d'échange qui met les stocks des entreprises sur les routes* » (Toul le 2 juin) et Mirabel invitant à « *une diminution des trafics par une relocalisation des activités de production* » (cahier d'acteur n° 2 - Mirabel LNE).

2.2.2.3. Les milieux naturels

Une altération et une fragmentation des habitats naturels considérées comme difficilement compensables dans le secteur Toul-Dieulouard

Selon le dossier du maître d'ouvrage, l'aire d'étude présente une diversité d'habitats biologiques de grand intérêt, essentiellement dans le secteur de Toul, Jaillon et Dieulouard ainsi qu'au nord de Thionville, et des corridors biologiques importants au nord et plus au sud, avec notamment la vallée de la Moselle, les principaux se situant autour de Toul et notamment à Jaillon. Le secteur de Toul est celui pour lequel l'A31 bis présente les risques d'impacts les plus importants. La variante ouest (V2) du barreau Toul-Dieulouard impacterait des milieux à forts enjeux de conservation tandis que la variante est (V1) générerait des coupures du massif forestier difficilement compensables. Dans le secteur de Jaillon, le franchissement prévu en viaduc des vallées permettrait de limiter les impacts. À l'inverse, le projet permettrait de rétablir les continuités écologiques sur les sections aménagées sur place de l'A31.

Des participants ont identifié des insuffisances dans le recueil des données relatives à la biodiversité. Le constat est cependant celui de la production par le maître d'ouvrage d'un état initial qui va au-delà des obligations réglementaires. Si certains enjeux environnementaux ont été omis, au final, le public a pu disposer « *d'une information de qualité* » (cahier d'acteur n° 28 - CSRPN).

La plupart des interventions ont concerné le barreau Toul-Dieulouard et ont eu lieu lors de la réunion de Toul le 2 juin. La richesse naturelle du secteur, menacée par le projet, a souvent été invoquée au même titre que les autres arguments environnementaux pour justifier l'opposition à ce tronçon d'autoroute. Les arguments développés dans les cahiers d'acteurs des associations environnementales, du Comité scientifique régional du patrimoine naturel (CSRPN) et du Parc Naturel Régional (PNR) de Lorraine révèlent une convergence de vue avec le maître d'ouvrage sur la nature des impacts (destruction/modification et fragmentation des habitats biologiques) et les enjeux.



Cahier d'acteur n° 25 - CGT

En revanche, ils expriment une divergence d'appréciation sur la possibilité de les minorer. Pour le CSRPN, la création du barreau neuf n'entraînerait pas seulement la destruction d'une centaine d'hectares sous l'emprise de l'infrastructure, elle porterait atteinte au total à environ 2 500 hectares d'habitats biologiques, en tenant compte des aménagements fonciers agricoles induits par le projet. Concernant la fragmentation des espaces naturels, la DREAL a indiqué, à Toul, que le niveau d'exigence dans la prise en compte des impacts et le rétablissement des continuités écologiques serait rehaussé dans la traversée du Parc Naturel Régional de Lorraine (passage en viaduc). Mais le PNR et le CSRPN ont pointé la **difficulté de rétablir les transparences écologiques** du fait que le barreau neuf serait jumelé avec la RD611. Pour le PNR, « *quelles que soient les solutions d'aménagement envisagées, la création de cette infrastructure aura un impact direct sur la fragmentation du territoire et le déplacement des espèces notamment dans ces secteurs faiblement anthropisés. Cette fragmentation sera maximale par la création d'un triangle autoroutier A31/A31 bis entre Dieulouard, Nancy, Toul dont les effets sur la biodiversité risquent d'être irréversibles.* » (cahier d'acteur n° 8 - Syndicat mixte du PNR de Lorraine). Le CSRPN, qui a indiqué partager l'analyse de la DREAL sur les variantes 1 et 2 du projet A31 bis, a regretté que celle-ci n'ait pas mentionné **le caractère très impactant du tronçon entre Jaillon et Dieulouard** commun à toutes les variantes pour lequel « *il faut s'attendre à une perte de 25 % de la biodiversité (disparition des espèces et perte de biodiversité).* » Au final, « *s'agissant d'un barreau autoroutier neuf dans un environnement contraint par une pression foncière forte, le CSRPN considère que le projet réunit toutes les conditions pour que s'exerce un impact sévère sur le patrimoine naturel (et difficilement compensable)* » (cahier d'acteur n° 28 - CSRPN).

La plupart de ces organisations ont demandé l'examen (ou regretté l'absence d'examen) de l'élargissement de l'A31 au droit de Nancy, à laquelle une seule association s'est déclarée opposée (Point de vue n° 80 - Association pour la promotion et la sauvegarde du massif forestier de Haye). Le député de la cinquième circonscription de Meurthe-et-Moselle, Flore 54 et le CSRPN ont précisé qu'un compromis avait été trouvé avec les pouvoirs publics pour que le **périmètre de la forêt de protection de Haye** prenne en compte cette possibilité. Aucune des organisations concernées n'a réagi à la publication de l'expertise complémentaire confortant la position du maître d'ouvrage sur la grande difficulté de cet élargissement.



Dépôt d'une pétition des acteurs du Toullois - Nancy le 21 septembre (photo : G. Clément)

Pour certaines organisations, comme Mirabel ou le PNR de Lorraine, cette demande était accompagnée d'une prise de position contre le barreau Toul-Dieulouard. Le Syndicat mixte du PNR de Lorraine considère, qu'en l'état, le projet est incompatible avec les objectifs d'amélioration et de restauration de la Trame Verte et Bleue de la charte du Parc (2015-2027).

Concernant le contournement ouest de Thionville, le CSRPN, rejoignant une préoccupation d'AGIRR-FNAUT (Yutz, 1^{er} juin), a invité le maître d'ouvrage à rechercher une solution évitant **la forêt domaniale de Florange.**

DÉBAT PUBLIC

SUR LE PROJET AUTOROUTIER A31 BIS

Enfin, deux associations naturalistes (LOANA, CPEPESC) ont écrit pour demander la **prise en compte d'enjeux précis** (milan royal, chiroptères), dans la conduite du projet.

Des craintes pour les eaux superficielles et souterraines du secteur Toul-Dieulouard

Selon le dossier du maître d'ouvrage, la **vulnérabilité de la ressource en eau est forte** sur la plupart des secteurs de l'aire d'étude, en raison, au sud, d'une zone d'expansion hydraulique très importante accompagnée de très grands périmètres de captage et, au nord de la perméabilité des formations alluviales et de la faible profondeur de la nappe. Il est aussi noté, la présence de quelques zones karstiques. Le projet A31 bis présenterait un risque notamment dans les secteurs de Bouxières-aux-Dames, de Dieulouard, de l'échangeur A4/A31 près d'Hauconcourt et dans la traversée de l'agglomération thionvilloise. **En revanche, il aurait des effets positifs sur les sections aménagées sur place** où seraient prévus des dispositifs d'assainissement pour protéger la qualité des eaux.



Nancy le 10 septembre (photo : G. Clément)

Plusieurs interventions ont porté sur le barreau Toul-Dieulouard et une intervention sur le secteur de Haumont. Des inquiétudes et des interrogations ont été exprimées sur **les moyens de prévenir les pollutions** dans la traversée des secteurs vulnérables et au niveau des franchissements des cours d'eau, ainsi que sur les surcoûts engendrés : « *S'il y a un problème sur l'autoroute, si un poids lourd se renverse, avez-vous prévu tout le long du barreau Toul-Dieulouard un budget suffisant pour aménager des zones de rétention ?* » (ATPCV, Nancy le 15 avril).

Le maître d'ouvrage a renvoyé à l'étude

d'impact qui serait réalisée si le projet se poursuivait. Il a néanmoins donné quelques exemples de ces mesures, comme la création d'un réseau d'assainissement étanche pour prévenir la pollution des eaux souterraines, et estimé l'ordre de grandeur du surcoût des travaux d'assainissement en cas de passage dans une zone sensible pour ce qui est des eaux superficielles à 350 000 euros par kilomètre.

En réponse à une question à propos du franchissement de la Moselle à Chaudeney-sur-Moselle (question 108, Internet), la DREAL a précisé que la **remise aux normes environnementales** serait réalisée concomitamment à la réalisation des travaux d'élargissement si elle s'effectuait dans le cadre du projet A31 bis, alors qu'elle serait réalisée en fonction des dotations dont dispose l'exploitant, si elle était effectuée dans le cadre des crédits d'entretien de l'A31. À cet égard, la fédération MIRABEL Lorraine Nature Environnement a, dans le cahier d'acteur n° 2, pointé l'absence le long de l'A31 de protection des nombreux captages d'eau potable et de bassins de rétention pour traiter la pollution qui s'écoule de la chaussée, et demandé, la mise aux normes de manière urgente de l'autoroute existante, indépendamment de la réalisation de l'A31 bis.

2.2.2.4. Le paysage

Selon le dossier du maître d'ouvrage, dans le secteur de Toul, la variante 1 du projet A31 bis impacterait une zone réputée pour ses paysages en risquant, selon l'emplacement choisi, de provoquer une profonde entaille visible de loin. Pour la variante 2, marquée par la présence des reliefs de la Côte de Barine et des Côtes de Meuse, il est envisagé de passer en tranchée couverte pour limiter les impacts. Dans le secteur de Dieulouard, caractérisé par la présence de la large vallée inondable de la Moselle, un passage en viaduc en fond de vallée permettrait de limiter les effets de coupure. Le dossier du maître d'ouvrage relève aussi de forts enjeux paysagers dans le secteur situé à l'est de Thionville (boisements, jardins).

Les quelques interventions sur le paysage ont concerné exclusivement le secteur entre Toul et Dieulouard et ont été faites par des opposants au barreau neuf ou à ses variantes 1 et 2. À l'ouest de Toul, les Côtes de Toul ont ainsi été qualifiées par le Syndicat mixte du Parc naturel régional de Lorraine de « *joyaux de la biodiversité et des paysages* » de Lorraine. La DREAL a répondu qu'elle avait bien identifié les différents enjeux soulevés et que, pour cette raison notamment, les variantes 1 et 2 n'avaient pas sa faveur. Le Syndicat mixte du PNR de Lorraine a aussi fait le



*Paysage du vignoble toulais – Lucey
(cahier d'acteur n° 8 du PNR - photo : Xavier Roche)*

lien entre la qualité des paysages et un **développement local fondé sur la qualité du cadre de vie qui attire des habitants et permet la diversification de l'offre touristique et une activité viticole en AOC** (Côtes de Toul). Selon le Syndicat mixte, le projet d'A31 bis, et notamment le viaduc sur la Moselle qui impacterait fortement le paysage, pourrait compromettre les projets de développement durable du Parc. C'est l'autre raison de l'opposition au projet d'A31 bis, en l'état actuel, du Syndicat mixte qui regrette par ailleurs qu'au regard de ces inconvénients, l'A31 bis n'apporterait que peu d'avantages en termes de mobilité des habitants ou de développement économique.

2.2.2.5. Le patrimoine

Le dossier du maître d'ouvrage évoquait, à l'est de Toul, les nombreux sites patrimoniaux, historiques ou archéologiques situés dans la vallée de la Moselle susceptibles d'être affectés par la variante 1 du barreau Gye-Dieulouard et, à l'ouest de Thionville, dans la traversée de Florange, le château de Bétange concerné par la liaison A30-A31 nord.

En réponse aux quelques interpellations, notamment de la propriétaire du **château de Bétange** indiquant que le tracé envisagé « *couperait notre accès principal, entraînerait l'abattage de 31 marronniers* » (Yutz, le 1^{er} juin) et du Comité pour l'étude et la restauration de la **chapelle templière de Libdeau** (Toul le 2 juin), la DREAL a répondu que les enjeux patrimoniaux avaient bien été identifiés et que, s'il était décidé de poursuivre le projet, le choix des tracés tiendrait compte de l'ensemble des enjeux et que des mesures d'insertion seraient prises le cas échéant.

2.2.2.6. Les milieux humains

Pour le maître d'ouvrage, **les principaux effets négatifs du projet sur le milieu humain se rencontreraient là où les portions en tracé neuf croiseraient des zones urbanisées.** C'est le cas, notamment, du contournement ouest de Toul (V2) confronté à la présence quasi continue d'habitations et de secteurs d'activité dans les villages traversés et l'agglomération de Toul, nécessitant probablement de procéder à des acquisitions foncières et à des destructions de bâtiments. Les variantes consistant à aménager sur place l'A31 à hauteur de Toul, pourraient, quant à elles, générer des dépassements des objectifs réglementaires relatifs au bruit et à la qualité de l'air.

Ce sont les traversées d'Uckange et de Florange qui sont, cependant, considérées comme les secteurs les plus sensibles du projet du point de vue de l'impact sur les zones habitées.

À l'inverse, l'éloignement du trafic de transit des agglomérations de Metz, Nancy et Thionville et **la mise aux normes des sections aménagées sur place permettraient de réduire les nuisances pour les riverains.**

La qualité de l'air

L'impact potentiel du projet sur la qualité de l'air a été abordé lors de la réunion publique du 2 juin à Toul. Les constats d'Air Lorraine sont ceux d'une **situation dégradée à proximité de l'A31** actuelle, mais d'une **amélioration progressive imputée à la modernisation** des parcs automobiles et poids lourds et au progrès des motorisations, et ce en dépit d'une croissance du trafic.

Sur une période de huit ans (2002-2010), et pour une croissance du trafic de 12 %, les émissions de particules fines 10 µm (PM 10) sont en effet en réduction de 24,5 % et celles de dioxydes d'azote de 26,5 %. **Une population importante reste cependant exposée à des concentrations excessives de ces polluants.** Les mesures d'Air Lorraine montrent en effet que :

- sur la pollution par les particules fines, il y a dépassement du seuil d'alerte durant 2 à 5 jours par an sur les particules 10 µm et un dépassement des objectifs de qualité sur les particules 2,5 µm (PM 2,5).
- sur la pollution par les oxydes d'azote, 12 500 personnes sont exposées à des dépassements des valeurs limites sur une largeur de 30 à 100 m le long de l'autoroute.

L'impact du projet sur cette population a été l'objet de discussions lors du débat, sans qu'une conclusion claire ait pu être tirée. Il a été estimé que les véhicules polluant globalement moins lorsque le trafic est fluide que lorsqu'il est congestionné, l'effet du projet serait globalement neutre. Toutefois la question de l'effet favorisant du projet sur l'intensité du trafic reste posée, plus de véhicules polluant davantage.

D'autre part le détournement d'une partie du trafic à distance des zones urbanisées (cas du tronçon Gye-Dieulouard) réduit de façon arithmétique la population exposée aux pollutions de l'air. De ce point de vue le projet a un effet positif.



Les enjeux de la qualité de l'air - Toul le 2 juin (photo : G. Clément)

L'expression d'une forte sensibilité à la question des nuisances sonores

De nombreux particuliers, le plus souvent opposés à la réalisation des nouveaux tronçons autoroutiers, ont fortement dénoncé l'augmentation jugée inadmissible des nuisances sonores que provoquerait le projet d'A31 bis. Des riverains de la RD611 ont également fait part de leurs craintes, suite à la présentation des conclusions de l'expertise complémentaire sur les aménagements dans le triangle Toul-Nancy-Dieulouard qui propose un aménagement de la RD611 à court terme.

D'autres participants, dont de nombreuses collectivités, sans s'opposer au projet, ont demandé **que les nuisances sonores soient traitées d'une manière exemplaire** dans les secteurs directement concernés ou susceptibles d'être affectés par le projet d'A31 bis, comme la RN431 qui pourrait subir les conséquences de l'interdiction de circulation des poids lourds sur l'A31 bis au droit de Metz. Il a également été souhaité que la mise en œuvre du projet A31 bis soit plus généralement l'occasion d'améliorer les protections phoniques de l'ensemble de l'infrastructure existante². Le maire de Metz a ainsi souligné l'importance des nuisances sonores du tracé actuel qui passe en centre-ville : « À cause du bruit, les enfants qui y naissent apprennent à crier avant d'apprendre à parler car il n'y a pas de mur antibruit » (Metz, le 22 septembre). Enfin, certains se sont inquiétés de la prise en compte de cette problématique dans le cadre de l'élargissement de l'A4 entre Mey et la Croix de Hauconcourt.



Yutz le 1^{er} juin (photo : S. Wilhelm)

Les réponses du maître d'ouvrage ont consisté à rappeler la réglementation qui induit un traitement différent selon qu'il y a, ou non, création ou modification de l'infrastructure. Sur les sections d'autoroute concernées par le projet A31 bis, des protections acoustiques seraient mises en place pour des niveaux d'exposition sonore des bâtiments plus faibles que ceux exigés pour la remise à niveau environnementale de l'A31 maintenue en l'état, sachant que, dans ce second cas, seuls les bâtiments construits avant l'autoroute peuvent bénéficier de protections. Par ailleurs, dans le premier cas, les protections sonores seraient financées dans le cadre du projet et réalisées concomitamment, alors que, dans le second cas, elles sont financées sur crédits d'entretien, les travaux s'effectuant au fur et à mesure des dotations d'entretien.

(2) Le Conseil général de l'Environnement et du Développement durable vient d'émettre une préconisation en ce sens : « Concernant les Points Noirs de Bruit (PNB), l'Autorité Environnementale (AE) considère que les maîtres d'ouvrage pourraient mettre à profit les projets d'infrastructure qu'ils conduisent pour traiter tous les PNB affectés par le projet. En effet, puisque les PNB visent à signaler les situations à corriger, et au vu de la difficulté actuellement éprouvée à les résorber, leur maintien ne serait pas compréhensible quand le maître d'ouvrage consacre dans le même temps des sommes considérables à l'amélioration du service procuré par son infrastructure. L'AE recommande donc systématiquement d'identifier précisément l'ensemble des points noirs présents à proximité des travaux, ou à proximité du morceau de réseau dont le trafic est potentiellement augmenté par le projet, ou créés par le projet, pour en prévoir le traitement. » Note de l'Autorité environnementale sur la prise en compte du bruit dans les infrastructures de transport routier et ferroviaire – juillet 2015

DÉBAT PUBLIC

SUR LE PROJET AUTOROUTIER A31 BIS

Le maître d'ouvrage a ainsi présenté le projet comme une opportunité permettant aux riverains de l'infrastructure existante élargie à 2x3 voies de bénéficier de protections dans un délai raccourci puisque libéré de la contrainte des dotations budgétaires annuelles. Les riverains de la RN431 pourraient, quant à eux, obtenir des protections si l'A31 bis induisait une augmentation du niveau sonore auquel ils sont exposés de plus de 2 décibels. La DREAL a enfin évoqué l'intérêt que pouvait présenter la réalisation de sections neuves pour soulager les riverains de l'A31 d'un surcroît de bruit.

Ces réponses n'ont pas été de nature à rassurer un public qui, soit ne subit pas de nuisances sonores à ce jour et ne souhaite pas y être exposé demain même pour soulager certains, soit considère comme insatisfaisant le traitement actuel des nuisances sonores de l'A31 ou encore la réglementation qui ne prend en considération que les valeurs moyennes de bruit, sans tenir compte des pics sonores³.

- « *Cela fait 25 ans que je supporte l'A31 en bruit, en retombées de gaz, en poussière sur la terrasse quand je fais mes barbecues, bruit incessant 24 heures/24... Tout au long de l'A31, jusqu'à Nancy, il n'y a pas de protections pour les habitants. Nous faisons comme s'ils n'existaient pas.* » (Un participant)
- « *Des mesures ont été effectuées, celles-ci étaient toujours sur des données moyennes. Or pour les personnes victimes de nuisances sonores, cela provient toujours des pics et pas des moyennes.* » (Député de la 2^e circonscription de la Moselle, Metz le 16 avril)

Le maître d'ouvrage a peu parlé des protections phoniques envisageables au niveau du contournement ouest de Thionville. Si le passage en déblai apparaît acquis, en cas de réalisation du projet, la réalisation d'une tranchée couverte semble plus incertaine.

L'étude CEREMA relative au bruit a établi un état des lieux selon lequel, à ce jour, 1 480 personnes et 3 établissements d'enseignement sont exposés à des niveaux sonores dépassant les seuils réglementaires de Point Noir de Bruit (PNB) le long de l'A31, à Thionville, Fameck, Hagondange et Nancy nord (curieusement, Metz ne figure pas dans la liste). Si l'on prend en compte les normes plus exigeantes fixées

pour les infrastructures nouvelles ou modifiées, ce sont alors, actuellement, 3 400 personnes et 10 établissements de santé qui sont exposés à ces dépassements des seuils réglementaires dans les mêmes communes. En outre, comme le précise l'étude, Toul et Florange, non concernées aujourd'hui, le seraient demain avec l'A31 bis.

Si la décision de poursuivre le projet est prise par le maître d'ouvrage, le bruit devra par conséquent faire l'objet d'une attention particulière lors des études d'impact qui précéderont sa mise en œuvre.



Nancy le 15 avril (photo : G. Clément)

(3) Le Conseil général de l'Environnement et du Développement durable vient d'émettre une préconisation en ce sens : « Il s'agit à ce titre de tenir compte des émergences et des bruits singuliers que les indicateurs moyennés auxquels la réglementation fait référence peinent à intégrer » Note de l'Autorité environnementale sur la prise en compte du bruit dans les infrastructures de transport routier et ferroviaire – juillet 2015.

Urbanisme : l'A31 bis, réponse et/ou cause de la périurbanisation ?

Le dossier du maître d'ouvrage mentionnait le lien entre urbanisme et déplacements, en pointant le rôle de la périurbanisation, conjuguée à une concentration des emplois dans les grands pôles urbains, dans **l'augmentation des déplacements domicile-travail**. Cette augmentation des déplacements et le fait que la périurbanisation constitue, selon le maître d'ouvrage, un frein à l'utilisation du TER, justifient pour partie l'A31 bis. Le lien entre urbanisme et déplacements a également été évoqué à quelques reprises au cours du débat, notamment par AGIRR-FNAUT et un membre du CESEL qui a appelé à un « urbanisme raisonné » (Metz, le 16 avril).



Metz le 22 septembre (photo : S. Wilhelm)

L'expertise complémentaire sur les aménagements dans le triangle Toul-Nancy-Dieulouard a pointé, quant à elle, le rôle des infrastructures routières dans la périurbanisation : « Le contournement d'une

agglomération vise et conduit à un surcroît de capacité, fiabilité, confort, fluidité sur les radiales existantes, qui se traduit le plus souvent : à court terme, par un report modal d'usagers du TER qui se reportent ou reviennent vers une autoroute offrant des conditions de circulation plus favorables ; à moyen et long terme, par un encouragement vers des choix de localisation d'habitat et d'activités périurbains rendus plus attractifs ». C'est la raison pour laquelle, il y est préconisé de ne pas élargir le tronçon Dieulouard/Bouxières-aux-Dames de l'A31 qui serait « *contre-productif en termes de développement durable* », « *nous aurions des inductions de trafic et un encouragement d'étalement urbain et de délocalisation en périurbain* » (Jean Deterne, expert, Nancy le 10 septembre).

Risques naturels et technologiques

Ces aspects sont rapidement abordés dans le dossier du maître d'ouvrage et peu exprimés lors du débat. La vallée de la Moselle en aval de Metz est inondable ; l'autoroute ne passe pas à proximité immédiate de sites Seveso importants. Ces points seront à analyser lors des études d'impact si le maître d'ouvrage décide de poursuivre le projet.

2.2.2.7. Les impacts sur l'agriculture

Les impacts sur l'agriculture d'un projet d'infrastructure linéaire telle que l'A31 bis sont de deux natures principales :

- **la ponction foncière** exercée pour fournir l'assiette des tronçons neufs ou les élargissements ;
- **la désorganisation des structures agricoles** : démembrement des parcelles, interruption ou allongement des parcours pour les matériels et les animaux.

Peuvent le cas échéant s'ajouter à ces impacts les conséquences de l'ouvrage sur l'image des productions et les pollutions chroniques ou accidentelles de l'air et des eaux liés au trafic routier. Les impacts du projet sur l'agriculture sont par conséquent limités aux tronçons où des emprises nouvelles devront être prélevées.

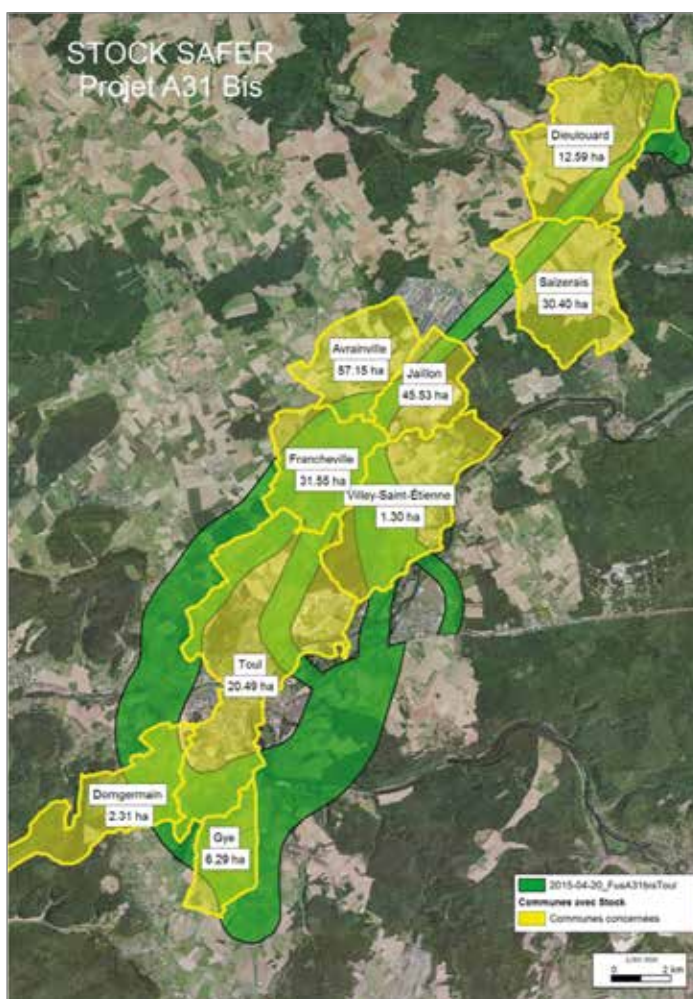
Le tronçon Gye-Dieulouard

S'agissant d'un tracé neuf sur un linéaire de 30 à 35 kilomètres, **c'est la partie du projet qui a de loin le plus fort impact sur l'agriculture**. Les emprises nécessaires sont estimées à 100 à 125 hectares selon les variantes. Les variantes 1 et 2, qui prévoient la création d'un ouvrage neuf pour contourner Toul, sont les plus consommatrices d'espace, la variante 2 passant de surcroît dans la zone de production viticole du Toulois. Dans l'ensemble les impacts sur l'agriculture de cette partie du projet sont multiples.

Les prélèvements fonciers sont importants et se traduiront par une perte nette de capacité de production agricole dans la région du Toulois. Celle-ci serait particulièrement importante si la variante 2 était retenue (le maître d'ouvrage a, à plusieurs reprises, indiqué que cette variante n'avait pas sa préférence) car elle passe dans les coteaux de Toul, connus pour leur production viticole. Ces prélèvements fonciers ont été fortement contestés lors des réunions publiques à Toul et à Nancy.

- « C'est le journal local, qui a publié en 2014 qu'il y avait un département de terre qui disparaissait en France tous les 7 ans. C'est tout de même quelque chose dont il faut tenir compte ».
- « Ce barreau que vous voulez nous mettre va "bouffer" de la terre agricole, notre bien le plus précieux. Demain, nous en aurons besoin. Nous aurons besoin d'eau. Que ferez-vous pour donner des terres agricoles à ceux à qui vous allez les enlever ? Il n'y a plus un m² de terre disponible. Comment pouvez-vous, en 2015, encore geler de la terre ? Nous perdons un département tous les 7 ans. Vous êtes d'un autre âge. Votre projet, nous n'en voulons pas ! » (Participants, Toul le 2 juin et Nancy le 24 juin)

Les aspects agricoles ont fait l'objet d'une présentation par la chambre d'agriculture de Meurthe-et-Moselle et par la Société d'Aménagement Foncier et d'Établissement rural (SAFER Lorraine) lors de la réunion publique tenue à Toul, le 2 juin. Les zones concernées par les cinq hypothèses de fuseaux comptent 120 exploitations agricoles, 149 exploitants, représentent 146 emplois directs à temps plein et 484 emplois induits. La superficie agricole utile totale de ces exploitations est de 9 660 hectares pour une Surface Agricole Utile (SAU) moyenne de 81 hectares et une SAU moyenne un peu plus élevée de 103 hectares pour les exploitations de polyculture-élevage. L'économie agricole de la zone se caractérise par son dynamisme et sa diversité. Les productions viticoles et arboricoles y sont présentes aux côtés de l'élevage laitier et allaitant (bovins et ovins) et la céréaliculture. 25 exploitations pratiquent la vente directe.



Réserves foncières dans le Toulois (présentation SAFER - Toul le 2 juin)



Les enjeux agricoles - Toul le 2 juin (photo : G. Clément)

La SAFER a commencé à acquérir et stocker du foncier depuis 2008 en prévision de la réalisation de cet ouvrage routier. Son stock s'élève à 207 hectares, est suffisant pour compenser les prélèvements fonciers. La répartition du stock n'est cependant pas homogène et le sud du tracé est déficitaire en réserves foncières.

L'impact sur les productions agricoles n'a pas été évalué par le maître d'ouvrage à ce stade du projet. Cependant des voix se sont élevées lors de la réunion de Toul consacrée aux aspects environnementaux et agricoles **contre le principe même du prélèvement de terres agricoles** qui atteignent en France des proportions inquiétantes (l'équivalent d'un département moyen tous les sept ans).

D'autre part, le tracé prévu, qui sera parallèle à celui de la RD611, perturbera très fortement les structures agricoles en créant une césure supplémentaire dans le tissu agricole à faible distance de la RD611. Une opération de restructuration foncière et agricole sera donc nécessaire pour atténuer les conséquences de cette partie du projet. Cette opération permettra de mobiliser les réserves foncières réalisées par la SAFER.

Le contournement par le sud de Thionville

L'élargissement à 2x3 voies du tronçon concerné de l'A30 entre l'ouvrage de Richemont et l'échangeur de Sainte-Agathe, puis la création de la voie nouvelle à Florange entraîneront des prélèvements fonciers qui n'ont pas été chiffrés par le maître d'ouvrage. **L'élargissement de l'A30 se fera en partie aux dépens des terres agricoles qui bordent l'ouvrage actuel.** À part le prélèvement foncier il n'y aura pas perturbation des structures existantes. À la connaissance de la Commission particulière la SAFER Lorraine n'a pas constitué de stocks fonciers pour compenser les prélèvements, qui se mobilisent en tout état de cause plus facilement dans le cadre d'un remembrement agricole et foncier, non requis dans le cas d'espèce en l'absence de perturbation des structures agricoles.

La partie du tracé neuf qui traverse Florange passe par une zone de réservation foncière, qui a été tenue hors de l'urbanisation. Les vues aériennes montrent une utilisation agricole de ces sols sur une partie du tracé. Toutefois les structures agricoles, très morcelées au sein de zones urbaines et industrielles, ne pourront pas faire l'objet de travaux de réorganisation, ou alors de façon très limitée.

Au nord de Thionville

Entre le nord de Thionville et la frontière luxembourgeoise le projet prévoit l'élargissement de l'autoroute actuelle à l'extérieur de l'emprise actuelle, le terre-plein central étant trop étroit pour la création des troisièmes voies de circulation. Les emprises foncières nécessaires sont estimées à une quinzaine d'hectares par le maître d'ouvrage. Elles sont surtout constituées de terres agricoles, avec quelques zones boisées (la DREAL ne précise pas la répartition entre terres agricoles et forêts ; les terres agricoles sont toutefois très majoritaires). **Cette partie du projet n'a pas fait l'objet d'intervention des représentants des milieux agricoles.**

2.3. L'OFFRE ALTERNATIVE OU COMPLÉMENTAIRE DE TRANSPORT

L'offre alternative ou complémentaire de transport a été longuement débattue lors du débat public.

La Commission a consacré une réunion thématique et un atelier à ce sujet. Les principaux acteurs de ce domaine, qu'il s'agisse de la SNCF, de Voies Navigables de France (VNF) ou des autorités luxembourgeoises, ont exposé leurs différents projets et ont répondu aux nombreuses questions qui leur ont été posées lors de la réunion de Thionville. La Commission tient à les en remercier. Une participante de l'atelier sur les réseaux de transports a restitué les échanges lors des réunions des 24 et 25 juin 2015 à Nancy et à Metz.

Le chapitre II du dossier du maître d'ouvrage décrivait l'ensemble des réseaux existants, qu'il s'agisse du ferroviaire, du fluvial ou du réseau routier. Il présentait également les offres de transports collectifs urbains et interurbains. Enfin, il évaluait les possibilités d'évolution de l'offre à la fois pour les voyageurs et pour le fret. À partir de ces éléments, le maître d'ouvrage a présenté des hypothèses de report modal maximal tant pour les voyageurs que pour le fret qu'il a pris en compte dans son étude. Il en a conclu que **le report modal serait « largement insuffisant pour répondre aux problématiques de congestion de l'A31 »**.

À aucun moment du débat, cette conclusion n'a été remise en cause de manière fondamentale. Cependant,

certains considèrent que le développement des offres alternatives de transport à la route doit être une priorité. Ils pointent l'impact environnemental du projet A31 bis, notamment en ce qui concerne les émissions de gaz à effet de serre et l'utilisation des énergies fossiles. L'expertise complémentaire effectuée sur l'aire d'étude Toul, Nancy et Dieulouard, confirme la position du maître d'ouvrage. Elle indique que **« les modes alternatifs (à la route) ne semblent pas à même d'attirer une part importante de ces trafics »**. Cependant, elle souligne qu'**« au contraire, une importante amélioration de l'offre routière pourrait faire revenir certains déplacements vers la route et nuire ainsi aux**



Les autres modes de transport - Yutz le 1^{er} juin (photo : S. Wilhelm)

offres alternatives de transport ».

Outre le dossier du maître d'ouvrage, plusieurs études prospectives sur la capacité du réseau ferroviaire en Lorraine et sur la stratégie d'évolution de l'offre TER METROLOR 2016-2025 étaient accessibles au public sur le site Internet du débat, ainsi que la première partie « diagnostic » de l'étude d'opportunité d'un aménagement multimodal entre Thionville et le Luxembourg, réalisée par la société INGEROP.

Si la thématique soumise au débat portait sur l'offre alternative ou complémentaire de transport, il faut souligner que ce découpage thématique n'avait pour but que de faciliter le débat. Comme tout découpage, il présente un côté arbitraire et réducteur. Le compte rendu de l'atelier précise d'ailleurs que **« l'assentiment au projet, partagé par une large majorité des participants, n'excluait pas pour autant pour eux d'envisager des solutions alternatives à la route tant pour le transport de voyageurs que pour le transport de fret. »** Plus encore, le cahier d'acteur n° 30

d'Infrastructures, Projets, Économie, Action (IPEA) propose d'inscrire la réflexion dans une vision globale, le projet A31 bis n'étant qu'un élément au sein « *d'un système de transport cohérent et multimodal* ».

Nonobstant ces remarques, le présent chapitre reprend les principaux enseignements de l'atelier qui évoque « *la nécessité de compléter le projet A31 bis avec le développement ou l'amélioration d'autres modes de transport comme les bus transfrontaliers, le covoiturage, le train aussi bien pour les voyageurs que pour le fret ferroviaire, le fluvial et même l'évocation d'une possibilité de monorail entre Thionville et Luxembourg* ». Ainsi, la question est-elle abordée d'abord sous l'angle de l'offre pour les voyageurs, puis pour les marchandises. Enfin, il sera évoqué quelques interrogations posées pendant le débat.

2.3.1. Les voyageurs

Les besoins de mobilité des voyageurs conjuguent à la fois des déplacements journaliers ou occasionnels sur des courtes, moyennes ou plus longues distances. Tous les modes de transport ne couvrent pas la totalité de ces besoins et comme le rappellent les experts : « *le choix modal est souvent lié à des considérations de commodité* ».

2.3.1.1. Le ferroviaire

Le débat a surtout porté sur les déplacements dans le Sillon mosellan qui va de Nancy jusqu'à Metz, puis Thionville et le Luxembourg et plus particulièrement sur l'offre alternative ferroviaire pour le transport des voyageurs dans la partie nord du projet, entre Metz, Thionville et le Luxembourg. Deux catégories de questions ont été abordées, la capacité ferroviaire, c'est-à-dire l'opportunité de la réalisation, ou non, d'une troisième voie, ainsi que l'offre du nombre de trains par heure et du nombre de places offertes.



Atelier sur l'offre des réseaux de transports et les déplacements frontaliers - Thionville le 11 juin

Aucun problème de capacité ferroviaire identifié

La question posée au débat par un participant évoque la réalisation d'une troisième voie ferrée entre Thionville et le Luxembourg pour permettre une augmentation de l'offre de transport. Cette question prend son sens dans le rappel d'autres participants qui indiquent que le transport ferroviaire dans le Sillon lorrain combine une offre diversifiée : les TER qui assurent les liaisons entre les villes du Sillon mosellan, les TGV qui couvrent les besoins à plus longue distance ainsi que le transport de marchandises.

Ces trains utilisent les mêmes réseaux, d'où la question de la limitation liée à la saturation des voies et des gares. La réponse du directeur régional de la SNCF Réseau lors de la réunion de Thionville, le 21 mai, a été claire : « **il n'y a pas de problématique de capacité du réseau qui soit identifiée à long terme entre Metz et le Luxembourg, même s'il existe quelques nœuds ferroviaires qui nécessitent des travaux, notamment en gare de Metz ou de Nancy** ».

Le cadencement et les projets du Grand-Duché de Luxembourg : une double « révolution »

Le cahier d'acteur de la CFTC rappelle « *la politique volontariste du Conseil régional qui a permis de renouveler le matériel roulant en totalité pour un montant de plus de 576 millions d'euros (partenariat avec la Sarre et le Luxembourg) et ainsi offrir un meilleur confort dans les trains, plus de sécurité et de fiabilité* » (cahier d'acteur n° 15). Ce qui s'est traduit par une augmentation de 50 % de la fréquentation des TER de 2002 à 2012 au niveau régional. Même si une certaine érosion apparaît depuis 2012, on constate que 250 000 Lorrains utilisent le TER en Lorraine (soit 17 %), le restant de la population se déplaçant principalement en voiture individuelle.

Cependant, cette amélioration semble concentrée sur les axes les plus fréquentés, ce que déplore un adjoint au maire d'Essey-lès-Nancy qui déclare que la « *SNCF appauvrit les dessertes depuis 15 ans dans le Toulois, vers Paris, vers Strasbourg, vers Luxembourg et vers le sud de la France.* » De même, un participant déplore l'impossibilité de prendre le train pour aller travailler entre Metz et Hayange. Un autre participant souligne l'absence de train en horaire tardif. L'abandon du projet de la gare d'interconnexion de Vandières est regretté par un autre participant. Ce projet, lui semblait répondre en partie à la volonté de désengorger l'autoroute.

Néanmoins, cette politique volontariste se poursuit puisque la mise en œuvre du cadencement¹ des trains est prévue au cours de l'année 2016. Dans son cahier d'acteur, la SNCF parle « *d'une première révolution avec la possibilité de 6 trains par heure en heures de pointe* » entre Thionville et le Luxembourg, puis d'une « *deuxième révolution* » avec la mise en service des projets d'infrastructure au Luxembourg à l'horizon de 2020 (cahier d'acteur n° 5). Le tableau suivant a souvent été repris dans le débat. Il marque l'augmentation possible de 126 % du nombre de places assises.

Le directeur régional de SNCF Mobilités précise que cela représente de l'ordre de 18 000 places assises aux heures de pointe par sens et ajoute : « *Sans compter les places debout. Pour ceux qui utilisent les trains, vous voyez à peu près quel est le pourcentage de voyageurs debout dans les trains après Hettange. Donc, ces 18 000, si nous n'abandonnons pas cette possibilité d'avoir des voyageurs debout, cela en fait 27 000. Je parle bien de 27 000 par*

	Thionville / Luxembourg-Ville	Voy / sens / Heure de pointe	Δ
Aménagement de la gare de Metz et cadencement	Nombre de places assises proposées en 2014 Hypothèses : 4 sillons/hp, mixité US/UM2	2 700	
	Nombre de places assises proposées avec 6 sillons en 2016 Hypothèses : 6 sillons/hp, UM2	4 068	+ 51%
Augmentation de la capacité au Luxembourg	Nombre de places assises proposées avec 6 sillons en UM3 Horizon possible 2020 Hypothèses : 6 sillons/hp, UM3	6 102	+ 126%

Nombre de places dans TER 2N 3 caisses US : 339 places assises
 Nombre de places dans TER 2N 3 caisses UM2 : 678 places assises
 Nombre de places dans TER 2N 3 caisses UM3 : 1 017 places assises
 US : Unité Simple
 UM : Unité Multiple (UM2 = 2 x US, UM3 = 3 x US)

Une augmentation possible à l'horizon de 2020 (cahier d'acteur n° 5 - SNCF)

(1) Le **cadencement** est une façon d'exploiter un réseau de transport en commun qui consiste à organiser la circulation des véhicules de manière répétitive tout au long de la journée.

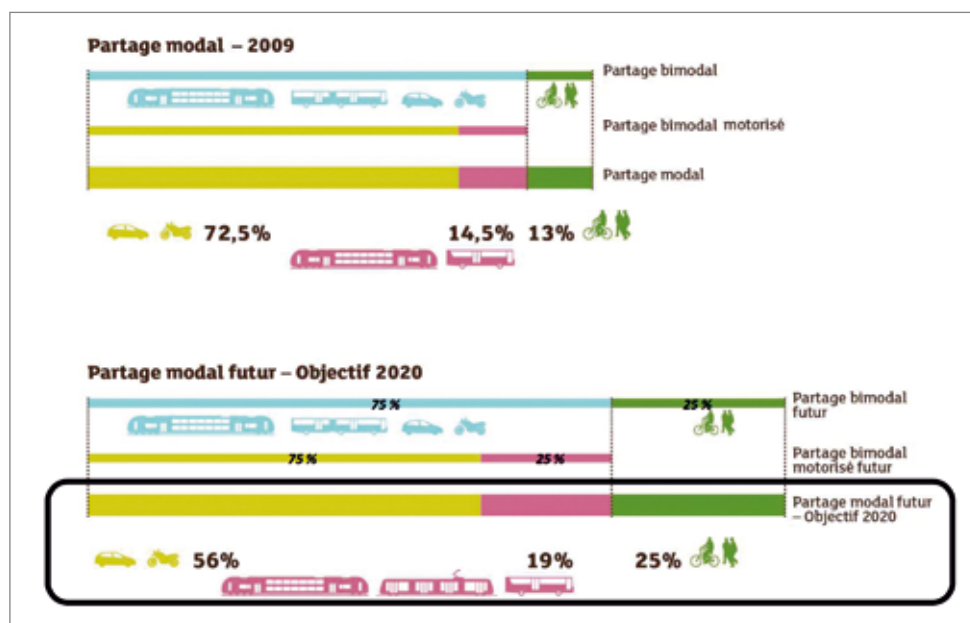
sens, pendant la période de pointe. » (NB : ce nombre de 27 000 comprend les places assises et les places debout). Ce chiffre est à mettre en rapport avec les trafics moyens journaliers sur l'axe A31-A3 :

- Près de 48 000 véhicules par jour par sens de circulation au sud de Richemont (échangeur A30/A31) ;
- Environ 30 000 véhicules par jour par sens de circulation entre Thionville et la Croix de Bettembourg ;
- De l'ordre de 32 000 véhicules par jour par sens de circulation entre les Croix de Bettembourg et de Gasperich.

En parallèle, la fréquentation des trains transfrontaliers fait état, en 2013, d'environ 6 000 voyageurs par sens en destination de la gare de Luxembourg et en provenance d'une gare TER du Sillon lorrain (selon les données de billetterie Aristote sous les hypothèses de symétrie des trafics gare à gare et de 300 jours moyens équivalents/an - source : étude d'opportunité d'un aménagement multimodal). En comparaison, en 2014, la ligne d'autobus transfrontalière n° 300, qui est la ligne principale, a transporté 4 000 voyageurs par jour et par sens.

Cependant, les accès aux gares, les parkings de rabattement et une articulation avec les réseaux urbains doivent encore faire l'objet d'études et de réalisations. À plus long terme, la SNCF rappelle l'existence de deux infrastructures ferroviaires qui permettraient d'accéder rapidement à la gare de Thionville depuis l'est (ligne de Bouzonville, via Yutz) et depuis l'ouest (ligne de Longuyon *via* Hayange).

La « **deuxième révolution** » est liée à la réalisation d'un grand nombre de travaux prévus par le Grand-Duché de Luxembourg, dont la mise en service finale est prévue en 2021. La présentation de ces travaux a été un des temps forts de la réunion thématique de Thionville. Deux conseillers du ministère du Développement durable et des Infrastructures du Grand-Duché de Luxembourg ont décrit la stratégie pour une mobilité durable mise en œuvre au niveau du Grand-Duché, et plus spécialement les travaux destinés à améliorer le transport transfrontalier.



Les objectifs de mobilité durable du Grand-Duché de Luxembourg (présentation luxembourgeoise – Thionville le 21 mai)

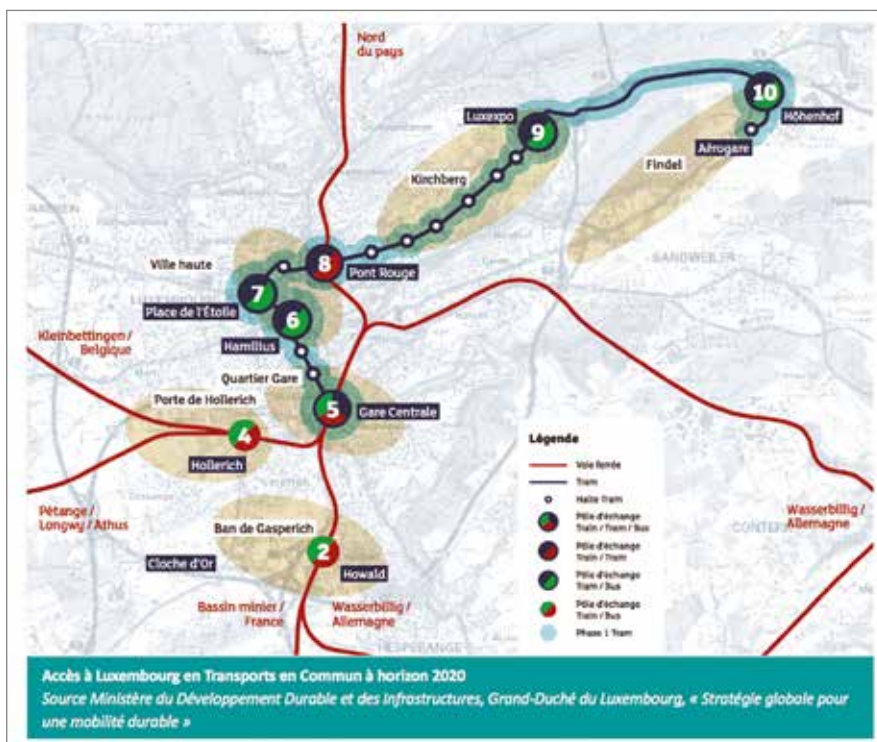
DÉBAT PUBLIC

SUR LE PROJET AUTOROUTIER A31 BIS

Cette stratégie vise à « **réduire la dépendance automobile tant sur les trajets intérieurs que sur les trajets transfrontaliers** ». L'objectif du Grand-Duché est d'abord de commencer par la mobilité douce en augmentant sa part à 25 % de tous les trajets, puis d'augmenter fortement l'utilisation du transport en commun en vue de ramener à 56 % la part de la voiture individuelle (que ce soit en covoiturage ou en trajet seul).

Pour le Luxembourg, le train reste l'épine dorsale de la mobilité en transport en commun tant au niveau du Grand-Duché qu'au niveau du transport transfrontalier.

L'augmentation des capacités ferroviaires passe par la réalisation d'une nouvelle ligne de 8 kilomètres à deux voies entre la gare de Luxembourg et la gare de Bettembourg (première gare située au-delà de la frontière). Cette ligne permettra d'offrir des capacités supplémentaires pour les lignes transfrontalières et les TGV EST ainsi qu'une réduction du temps de parcours et une meilleure régularité. Cette amélioration s'accompagne également de la réalisation d'un tram dans la ville de Luxembourg qui desservira 11 pôles d'échanges multimodaux. Ces pôles doivent assurer une liaison efficace entre la voiture (parkings-relais), le train, les bus et la mobilité douce. Au total, c'est 1,1 milliard d'euros qui sera investi dans ces projets (non inclus, la réfection de la gare centrale de Luxembourg et la gare de Howald).



Les projets du Luxembourg (cahier d'acteur n° 5 – SNCF)

Ces projets, qui visent à améliorer les conditions pour se rendre sur le lieu de travail des Luxembourgeois, mais aussi des travailleurs transfrontaliers, s'inscrivent dans le schéma de mobilité transfrontalière (SMOT) établi entre la France et le Luxembourg dans le cadre des travaux de la « Grande Région »². Le SMOT fixe « **des objectifs très ambitieux de part modale de 25 % pour vraiment améliorer cette mobilité transfrontalière, pour la rendre plus durable et pour donner un rôle très important aux transports en commun** ».

L'étude d'opportunité d'un aménagement multimodal sur l'A31 entre Thionville et Luxembourg entre dans ce contexte, le SMOT incluant aussi les transports transfrontaliers par autobus. La DREAL, dans sa réponse à une question, indique que l'étude de **l'exploitation d'une voie multimodale sur l'axe A31/A3 entre Thionville et**

(2) La « Grande Région » est un groupement européen de coopération territoriale qui réunit le Grand-Duché de Luxembourg, les Länder de Rhénanie-Palatinat et de Sarre, la Région wallonne, ainsi que la région Lorraine.

Luxembourg Ville « participe de cette volonté partagée avec les autorités luxembourgeoises de développer les alternatives à la voiture “solo”, en l’occurrence en favorisant le transport par bus et le covoiturage. » La DREAL précise que cette démarche vise à augmenter la part des transports alternatifs à la voiture individuelle, part de l’ensemble des déplacements Lorraine-Luxembourg qui devrait passer à 20 % en 2020, puis à 25 % en 2030.

Plusieurs participants ont souligné le caractère exemplaire de cette démarche et estiment « *qu’une autre politique est possible* ». De ce fait, ils s’interrogent sur les objectifs de report modal au niveau de l’ensemble du Sillon lorrain, c’est-à-dire sur l’ensemble du périmètre du projet A31 bis, et souhaitent connaître la répartition modale induite par le projet.

Au-delà de 2020, l’étude d’opportunité d’un aménagement multimodal entre Thionville et le Luxembourg indique que « *d’après la SNCF, la capacité maximale que la ligne pourrait atteindre, en faisant l’hypothèse que le trafic fret soit détourné vers Longwy (à l’exception de l’autoroute ferroviaire) et que la ligne Thionville-Luxembourg soit uniquement dédiée au trafic voyageurs depuis la France, est de 10 trains de 4 rames chacun par heure de pointe, soit une augmentation de la capacité actuelle de l’ordre de 500 %.* » Ces possibilités théoriques restent à étudier.

2.3.1.2. Les autocars transfrontaliers et les bus urbains

Dans ce domaine, la question de la multiplicité des Autorités Organisatrices de Transports (AOT)³, a été pointée lors des réunions publiques et plus particulièrement la question de leur superposition. Un participant précise :



Nancy le 21 septembre (photo : G. Clément)

« Pour le bus, j’ai également constaté une anomalie assez importante. Pour aller du sud de Nancy jusqu’à Metz, par exemple, sachez qu’il y a deux réseaux de bus. Il y a un réseau de bus dans le département de la Meurthe-et-Moselle et un réseau de bus dans le département de la Moselle. Mais, là aussi, c’est coupé ».

Des réponses existent à plusieurs niveaux. Le député de la 5^e circonscription de la Meurthe-et-Moselle propose d’inventer « **un faisceau de solutions dans le cadre d’une AOT unique sur le sud de la Meurthe-et-Moselle** » qui remplacerait les quinze AOT existantes et offrirait

des solutions alternatives de transport voyageurs à l’autoroute sur le sud de la Meurthe-et-Moselle, entre Toul et Nancy. Un tel regroupement des AOT existe au nord du département de la Moselle, il s’agit du Syndicat mixte des Transports Urbains (SMITU) de Thionville-Fensch.

Le SMITU regroupe 35 communes du nord du département appartenant à 6 communautés de communes. Il exploite trois des quatre lignes transfrontalières situées dans le Sillon lorrain. La quatrième ligne, la ligne 300, propose un départ toutes les sept minutes en heures de pointe. Ces lignes sont régulièrement renforcées par l’ajout de courses supplémentaires et l’achat d’autobus à deux étages est envisagé (source INGEROP). En outre, une nouvelle ligne vient d’être mise en service au départ du Luxembourg à partir de la rive droite.

(3) Une Autorité Organisatrice de Transports (AOT) est une collectivité publique qui définit la politique de desserte et la politique tarifaire des transports.

Les bus urbains « *captent essentiellement les déplacements radiaux* » (dossier du maître d'ouvrage) vers les centres-villes, d'où leur fonction d'acheminement des voyageurs vers les gares. L'amélioration de l'accès aux gares est donc un impératif pour l'amélioration du report modal en faveur du ferroviaire. Après Metz et Nancy, c'est la ville de Thionville qui envisage la création d'un transport en commun en site propre (TCSP). Le directeur de la société TransFensch évoque ce projet dont la première ligne mise en service desservirait la gare de Thionville. Dans le cahier d'acteur n° 7, l'association AGIRR-FNAUT se préoccupe de l'avancement du projet de TCSP de Thionville, qui lui semble bien trop modeste par rapport à son potentiel et dont le tracé ne lui apparaît pas optimal.

2.3.1.3. Les modes « doux »

Ce thème a été peu mis au débat. Certes, un participant signale l'absence de continuité cyclable et appelle à un projet « *d'une route à vélo entre Nancy, Metz, Thionville et Luxembourg* », qui devrait desservir toutes les gares. Cette absence de piste cyclable pour desservir certaines gares trouve son corollaire dans l'absence de garages à vélo. Dans ce domaine, le Grand-Duché de Luxembourg a exposé un plan volontariste de réalisation de pistes cyclables et de développement des modes doux, dont il rappelle qu'ils sont moins polluants.

2.3.1.4. Des idées de dispositifs nouveaux : covoiturage, monorail, etc.

Des objectifs ambitieux de covoiturage retenus par la DREAL et le Grand-Duché de Luxembourg, en parallèle à un nouveau partage modal de l'autoroute

Dans le cadre de la réalisation de l'A31 bis, la DREAL associée au Grand-Duché de Luxembourg a mené une étude d'opportunité sur **un aménagement multimodal entre Thionville et le Luxembourg**. La réalisation d'une étude de ce type dès la conception d'un projet est à souligner. Cet « *aménagement multimodal a pour objectif d'augmenter la capacité d'échanges entre la France et le Luxembourg par des moyens de mobilité collective (autocar, covoiturage), en visant un meilleur partage modal des déplacements concernés et une limitation du phénomène de périurbanisation* ».

Pendant le débat, **le covoiturage et son développement ont été largement évoqués**. Ce dispositif reçoit un écho favorable, même si des questions sont soulevées, notamment le manque de **parkings-relais** et leur financement. Les participants déplorent le petit nombre et la petite taille de ces parkings. « *Ils sont souvent pleins ce qui d'une certaine manière démontre qu'ils ont un réel succès et une réelle utilité* ». Le qualificatif qui revient alors régulièrement sur ce dispositif est « *largement insuffisant* ». Corollairement, une répartition judicieuse de tels parkings tout au long de l'itinéraire est souvent évoquée. Le fait que le financement des parkings-relais repose uniquement sur les collectivités territoriales est regretté, « *l'État n'apporte aucune contribution* » souligne le président du Conseil départemental de Moselle. Un citoyen thionvillois propose d'avoir recours aux moyens informatiques pour développer le covoiturage. Un autre participant évoque pour promouvoir le covoiturage, « *la généralisation des PDIE (plans de déplacements interentreprises), des aires de covoiturage et des applications mobiles.* »



Question Twitter – Nancy le 15 avril (photo : G. Clément)



Nancy le 21 septembre (photo : G. Clément)

C'est dans ce contexte d'un assentiment quasi général vis-à-vis covoiturage que s'inscrit l'étude conduite en partenariat avec le Grand-Duché de Luxembourg citée ci-dessus. Cet aménagement pourrait conduire soit à **« l'exploitation multimodale de la troisième voie »** (directrice de la DREAL), soit à **« une troisième voie réservée ou une troisième voie et une bande d'arrêt d'urgence spéciale, avec des dispositifs adéquats pour permettre son exploitation. Cela peut être en plus un travail sur les accès à cette infrastructure, des accès réservés, des accès privilégiés »** (directeur adjoint de la DREAL). L'idée est de faciliter les transports collectifs et le covoiturage sur cette section afin *« de trouver quel est le meilleur aménagement multimodal que nous pouvions mettre en place pour remplir des objectifs de partage modal que nous souhaitons avoir sur ce réseau. »* (représentant du ministère du Développement durable et des Infrastructures du Grand-Duché de Luxembourg, Thionville le 21 mai). Seule la première partie « diagnostic » de cette étude était disponible dans le cadre du présent débat sur le site Internet.

L'étude doit se poursuivre par la mise en place d'un modèle multimodal de simulation de trafic sur cette aire d'étude, pour examiner la répartition de la demande en fonction de l'offre routière et celle des transports en commun. Ce modèle, une

fois réalisé et *« bien calé »*, permettra de réaliser différentes simulations qui seront testées entre le mois de décembre 2015 et l'été 2016. Elles permettront d'éclairer les partenaires sur les différentes solutions pouvant être mises en place.

Globalement, le maître d'ouvrage a retenu une évolution de 5 % à 15 % de la part du covoiturage dans ses études de trafic, réalisées dans le cadre du projet A31 bis (taux d'occupation supérieur à 2,5), ce qui correspond à un objectif ambitieux.

Mais le développement du covoiturage est questionné par l'association nationale de défense des consommateurs et des usagers (CLCV) qui indique que *« la CLCV n'est pas en phase avec ce projet de développement, qui sous-entend que partout où il n'y a pas de transports collectifs, les autorités privilégieront cette formule. En réalité, l'objectif a pour finalité de réduire la flotte ferrée et routière des transports collectifs, pour réaliser des économies. En l'état, nous sommes loin d'un développement dit durable »*.

La réalisation d'un monorail, entre Thionville et le Luxembourg

Le président de l'association UCIROUTHE (Usagers et Citoyens de la route) propose *« des solutions alternatives, écologiques et au moindre coût »*. Parmi celles-ci, la réalisation d'un monorail suspendu à moteur roue en référence au projet « TrensQuébec ». Ce projet permettrait de transporter 4 200 passagers par heure entre Thionville et le Luxembourg.

Le maître d'ouvrage estime que le **monorail possède une capacité individuelle inférieure à celle d'une rame ferroviaire**, donc ne juge pas cette offre comme une alternative plus intéressante que celle offerte par le TER. Il souligne que si ce projet devait se développer, c'est nécessairement en lien avec les autorités luxembourgeoises. Dans ce contexte, les représentants du Grand-Duché de Luxembourg ont rappelé lors de la réunion de Thionville qu'ils ne retenaient pas ce projet de monorail, compte tenu de leur choix pour une nouvelle ligne ferroviaire de Bettembourg à Luxembourg. Ils ont précisé qu'il n'y avait pas techniquement l'espace sur les réseaux autoroutiers pour construire un monorail.

D'autres propositions...

D'autres propositions innovantes susceptibles de satisfaire les besoins conséquents de la « grand-rue des Lorrains » sont évoquées par un maître de conférences de l'Université de Lorraine. Ce point de vue évoque les trains de véhicules intelligents (projet européen SARTRE) ainsi que la mise en place du CMDII (Centre multimodal de distribution inter et intra-urbain). Il s'agit d'une nouvelle organisation qui impose à tous les camions amenés à charger ou à livrer dans le Sillon de passer par l'un des centres multimodaux. Le chargement sera acheminé dans le Sillon *via* des camions plus petits, propres et circulant hors des heures de pointe. Plus rapide, plus sûr, moins coûteux, il rend les villes du Sillon plus agréables tout comme l'A31. Les camions en transit circulent au sein de trains de véhicules connectés. Enfin, la mise en œuvre du Sky Tran de la NASA, une capsule de quatre places circulant à un rail suspendu à 10 mètres de haut, avec des stations tous les 500 mètres en ville, est également évoquée.



Nancy le 21 septembre (photo : G. Clément)

2.3.1.5. Les contraintes et les limites du report modal vers le ferroviaire, les bus et le covoiturage

Au-delà de la question d'une offre alternative à la voiture, le débat public s'est intéressé à la satisfaction des besoins des usagers que cette autre solution pouvait entraîner.

Un premier aspect est lié au caractère diffus des déplacements, notamment domicile-travail. Le dossier du maître d'ouvrage indique que « *parmi les 11 principales communes émettrices de travailleurs frontaliers seules quatre disposent d'une gare offrant une liaison ferroviaire vers le Luxembourg. Les travailleurs frontaliers de ces quatre communes représentent seulement 20 % de l'ensemble des travailleurs frontaliers.* » Ce pourcentage de 20 % doit cependant être mis en perspective, l'étude d'opportunité d'un aménagement multimodal indique que la seule ville de Luxembourg accueille la grande majorité des destinations avec 30 600 frontaliers issus de l'aire d'étude, soit 47,3 %. La différence de pourcentage provient d'aires d'étude différentes. Quoi qu'il en soit **le caractère diffus des déplacements demeure un frein au transfert modal.**

Un deuxième frein est constaté quand une **activité différente intervient dans la chaîne de déplacement domicile-travail**. Le dossier du maître d'ouvrage indique que 17 % des usagers de la voiture mentionnent l'existence d'un déplacement professionnel intermédiaire dans la journée. Le choix d'utiliser la voiture au départ du domicile est alors renforcé. Une étude sur l'ensemble des frontaliers des trois pays limitrophes indique que seuls 54 % des frontaliers effectuent uniquement un aller-retour domicile-travail (étude d'opportunité d'un aménagement multimodal).



Débat mobile – Toul le 6 mai et Thionville le 12 mai

doux (offre de stationnements vélos, personnes à mobilité réduite) et des parkings autour des gares ou des pôles d'échanges multimodaux ou bien encore des parkings » (cahier d'acteur n° 15).

Un troisième frein est lié au mode de **rabattement des déplacements sur le TER**. Selon l'étude d'opportunité d'un aménagement multimodal, pour se rendre à la gare, près de la moitié des transfrontaliers optent pour le mode doux ou le deux-roues, l'autre moitié pour la voiture afin de se rendre à la gare. Ce constat est à mettre en lien avec le contenu du cahier d'acteur de la CFTC à propos de l'érosion de la fréquentation du TER constatée depuis 2013 : « *Cela est dû essentiellement au manque d'articulation entre les différents réseaux (25 Autorités Organisatrices de Transport en Lorraine) tant du point de vue horaire que tarifaire ainsi que la faiblesse de prise en compte des modes*

Un participant constate que « *passé 8 heures du matin, il n'y a plus de places* » dans le parking de la gare de Thionville. L'étude sur l'opportunité d'un aménagement multimodal (étude INGEROP) précise qu'actuellement deux parkings (l'un gratuit, l'autre payant) représentant près de 1 000 places au total sont implantés à proximité de cette gare. Cette question des parkings est reprise par la SNCF qui indique qu'un de ses rôles « *est d'aider à libérer des terrains pour réaliser des parkings* ». Ainsi ont été réalisés récemment différents **parkings gratuits à proximité des gares**. La SNCF évoque un coût de 35 euros par mois et le relativise avec celui des prix de parking à Luxembourg qui se situent plutôt autour de 200 ou 300 euros par mois. Cependant, 65 % des frontaliers de l'aire d'étude déclarent bénéficier d'une possibilité de stationnement privé mise à leur disposition sur leur lieu de travail. Il semblerait alors logique de mettre en perspective ce coût de 35 euros par mois avec le coût du péage proposé dans l'hypothèse « concession partielle ».

La part des transports en commun dans l'acheminement des voyageurs vers les gares est faible, même si les quatre lignes majeures du réseau de bus du SMITU permettent un rabattement sur la gare de Thionville, avec des arrêts de bus situés sur le parvis de la gare, sur des voies réservées. D'ailleurs, le SMITU prévoit la réalisation de deux tracés de bus en site propre permettant la desserte de la gare de Thionville. Le projet envisage de connecter les sites propres à la future voie multimodale de l'A31. Cependant, l'étude d'opportunité d'un aménagement multimodal indique que « **le développement d'un mode en site propre (sur l'A31 bis) présentant des temps de parcours compétitifs et une bonne accessibilité en voiture pourrait être concurrentiel par rapport au TER et ne pas générer le report modal initialement attendu.** »

En amont des cars, le rabattement s'effectue en voiture dans plus de 60 % des cas, l'existence de places de stationnement prenant alors une importance encore plus grande. *A contrario*, ils permettent une desserte plus fine du territoire. Ce constat peut s'étendre au covoiturage pour lequel les parkings-relais sont saturés dès leur ouverture, ainsi que des parkings dits « sauvages » qui existent à proximité de l'A31.

C'est dans ce contexte d'équilibre des diverses offres de transport que l'étude d'opportunité prend toute sa dimension.

2.3.2. Les marchandises

Le dossier du maître d'ouvrage prend en compte un scénario volontariste de report modal, au profit du rail et de la voie d'eau, pour le transport des marchandises. Il repose sur les projets prévus à l'horizon de 2030 dans le Sillon lorrain. Il conclut que « *les hypothèses les plus optimistes de report conduisent à envisager une diminution moyenne de 1 200 poids lourds par jour pour un trafic moyen 2030 estimé à 11 000 poids lourds par jour sur l'A31.* »



Le transport de marchandises dans le Sillon lorrain - Nancy le 21 septembre (photo : G. Clément)

Le trafic poids lourds a souvent été cité comme une des causes de l'engorgement de l'autoroute et un des facteurs accidentogènes de l'autoroute. **Le rejet des poids lourds** est exprimé avec plus de force lorsqu'il s'agit du trafic international « *qui n'apporte rien à l'économie régionale* ». Ce qui conduit à des prises de position qui demandent à « *imposer des restrictions du trafic des poids lourds pour favoriser le report modal* », ou bien, « *de réguler le trafic poids lourds par l'instauration d'une écotaxe* ». En fait, ces propositions s'appuient sur le constat du maître d'ouvrage qui indique que « *55 % du trafic poids lourds est du trafic de transit.* »

Pour l'association EDEN, « *ce trafic international s'explique en grande partie par l'évitement des autoroutes payantes allemandes, le plein en carburant effectué au Luxembourg où les taxes sont faibles.* » **L'idée d'un report de trafic en Lorraine et en Alsace lié à l'existence de la taxe allemande « LKW-Maut » a été reprise** dans plusieurs motions déposées par des conseils municipaux. Le maître d'ouvrage précise que seule l'attractivité des prix du carburant au Luxembourg incite les chargeurs et les particuliers à s'arrêter au Luxembourg pour faire le plein, mais écarte l'hypothèse d'un report de trafic des autoroutes allemandes sur l'A31. Il déclare que « *les résultats des enquêtes montrent qu'on estime à peu près à 1 000 poids lourds de report de l'autoroute A5 en Allemagne sur le réseau autoroutier alsacien. On n'a pas identifié de report sur le Sillon lorrain particulier depuis cette période.* »

Les facteurs qui influent sur le **report modal des marchandises** diffèrent de ceux des déplacements locaux individuels. Le cahier d'acteur des professionnels du transport et de la logistique rappelle les conditions du choix du mode de transport pour les marchandises : « *la pertinence du mode est fonction des possibilités de massification. Pour un envoi inférieur à 1,5 tonne, c'est la camionnette qui s'impose ; les poids lourds pour les lots de 1,5 à 30 tonnes ; le fluvial et le ferroviaire (en Lorraine) de 1 000 à 3 000 tonnes. Il faut parler de complémentarité modale plutôt que de concurrence entre modes car si elle existe, elle est souvent marginale, et liée à certaines caractéristiques de l'envoi et aux possibilités techniques offertes par l'expéditeur ou le destinataire.* » (cahier d'acteur n° 12 - GIATEL)

2.3.2.1. Le ferroviaire

Le maître d'ouvrage a rappelé les ordres de grandeur du ferroutage lié à « l'autoroute ferroviaire » entre Bettembourg (Luxembourg) et Le Boulou (Perpignan) afin de les mettre en perspective, il indique que « si nous considérons que nous avons à peu près 10 000 poids lourds, dont 55 % en transit, l'autoroute ferroviaire aujourd'hui, c'est 10 jours de trafic sur l'A31. »

Initialement, la plate-forme de Bettembourg était destinée aux conteneurs, mais aujourd'hui, elle permet à des wagons spéciaux de charger des camions. **La politique de report modal de la route vers le ferroviaire vise un report modal sur l'autoroute ferroviaire** de l'équivalent de 450 camions par jour (contre environ 300 actuellement). Si l'augmentation de quatre à six liaisons par jour semble acquise, un participant évoque un objectif initial de dix liaisons par jour. À cela, le maître d'ouvrage rappelle qu'il n'est pas envisageable « au vu de la congestion du réseau, notamment dans le Sillon rhodanien, d'envisager plus que 6 allers-retours pour le ferroutage » (Metz le 25 juin).



Metz le 25 juin (photo : S. Wilhelm)

Globalement, ce type de report modal permet de diminuer le flux des camions de transit sur les autoroutes, mais *a contrario*, certains participants font remarquer que le trafic autoroutier est directement impacté par les plates-formes logistiques implantées aux limites des frontières françaises en Belgique (Athus, 120 000 conteneurs par an) et au Luxembourg (Bettembourg, 300 000 conteneurs par an). Ces plates-formes généreraient à terme un flux estimé à 1 200 camions quotidiens sur l'A31. Cette question de trafic induit est évoquée dans le dossier du maître d'ouvrage qui indique que la présence de plates-formes multimodales et logistiques générera un trafic de desserte et de rabattement significatif au niveau local.

Autre offre alternative ferroviaire : le secrétariat général du MEDEF de Meurthe-et-Moselle rappelle la mise en place d'un **Opérateur Ferroviaire de Proximité** (OFP) qui doit permettre « de faire en sorte que les wagons isolés puissent être regroupés ». Cette initiative vise à mettre fin au déclin actuel de ce type de fret ferroviaire souligné par plusieurs participants qui évoquent la croissance de ce type de transport en Allemagne.

2.3.2.2. Le fluvial

La Moselle canalisée, réseau à grand gabarit, possède un parcours parallèle à l'A31, « c'est l'artère même du Sillon lorrain ». Elle compte quatre ports publics et une vingtaine de ports dits privés. Le trafic fluctue entre 7 et 10 millions de tonnes de marchandises. En types de marchandises, les céréales sont dominantes. Elle a connu différents trafics, ce qui démontre « une certaine capacité d'adaptation ». La dernière mutation correspond au développement des engrais et des porte-conteneurs.

Les forces et les faiblesses du transport fluvial sont celles d'un transport massifié avec un faible impact environnemental, peu accidentogène et comportant des possibilités de développement. En termes de tonnage,

DÉBAT PUBLIC SUR LE PROJET AUTOROUTIER A31 BIS

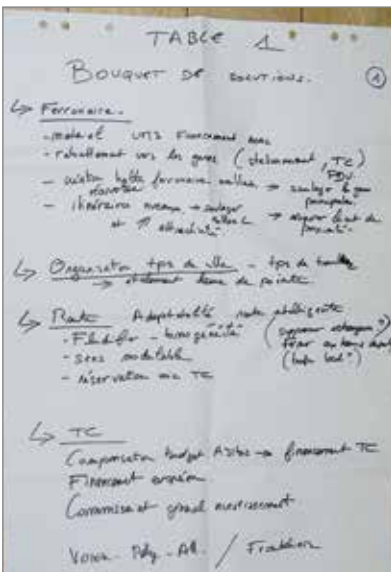
les réserves de capacité sont importantes comme le précise le responsable de Voies Navigables de France (VNF) : « Il faut savoir qu'à aménagement quasi constant, la Moselle canalisée pourrait doubler de capacité de tonnages. Nous pourrions aller vers les 15 à 18 millions de tonnes sans difficulté. »

Plusieurs projets de plates-formes multimodales sont portés par différents acteurs, notamment les Chambres de Commerce et d'Industrie (CCI) lorraines en leur qualité de gestionnaire des ports de Frouard et Metz, sans oublier les projets Europort et Terra Lorraine à Thionville-Illange. Cependant, « ces infrastructures portuaires, si elles vont contribuer au report modal de la route vers la voie fluviale, vont également générer des flux routiers importants en pré et post-acheminement ». Il faut également noter que le président du conseil départemental de Moselle regrette que le projet Europort (port de Thionville-Illange-Uckange), manque de soutien financier, tant au niveau régional que national.

La mise en place de la ligne conteneur sur la Moselle est récente, elle date de 2014. On compte pour l'année 2015 entre 1 000 et 2 000 conteneurs par mois. Le maître d'ouvrage considère que le développement des plates-formes multimodales permettrait à terme de recevoir annuellement entre 50 000 et 100 000 conteneurs, soit un report de la route vers le fluvial compris entre 140 et 280 poids lourds par jour.

2.3.3. L'atelier sur l'offre des réseaux de transports

Les conclusions de cet atelier reprennent une grande part des points déjà mentionnés ci-dessus (autobus transfrontaliers, covoiturage, train aussi bien pour les voyageurs que pour le fret ferroviaire, fluvial...). **Les participants de l'atelier estiment nécessaire de compléter le projet A31 bis avec le développement ou l'amélioration d'autres modes de transport.** En cela, il leur paraît nécessaire de poursuivre un objectif à long terme, celui de contenir la hausse du trafic, dans un souci de développement durable, de protection de la qualité de vie des riverains et de l'environnement, et un objectif à court et moyen terme qui consiste à offrir aux usagers une vraie alternative à la route.



Atelier sur l'offre des réseaux de transports et les déplacements frontaliers - Thionville le 11 juin

La **limitation ou la régulation de la circulation** sont également mentionnées lors de cet atelier. En la matière, la restitution évoque, entre autres, « *la régulation des accès par des feux pour certains échangeurs, la limitation du transit poids lourds aux heures de pointe, ce qui nécessite la création d'aires de stockage* ».

Si la mise en œuvre du **cadencement des TER** est soulignée par les participants, la **réutilisation d'anciennes gares et d'anciennes lignes ferroviaires**, ainsi que la modification de l'organisation du travail pour **étaier les flux** sont proposées.

Sur le plan autoroutier, les participants évoquent, comme propositions, la **continuité de la voie lente poids lourds** à la frontière luxembourgeoise, ou encore la possibilité de **moduler le nombre de voies** pour suivre les mouvements pendulaires du trafic : « *Au nord de Thionville, on pourrait avoir ainsi quatre voies ouvertes vers le Luxembourg le matin, deux dans le sens inverse et inversement* ».

En conclusion, le groupe indique que la solution aux problèmes rencontrés sur l'A31 ne peut pas venir du seul projet A31 bis, ni des seules offres alternatives mais bien de la complémentarité de tous les modes de transport.

2.4. LE FINANCEMENT ET LE PÉAGE

L'autoroute A31, dans sa partie sud jusqu'à Gye est à péage, mais sa partie nord ouverte depuis des décennies entre Toul et le Luxembourg est une autoroute de liaison gratuite, ce qui est rare en France et existe surtout dans les territoires déclarés en leur temps comme prioritaires pour l'aménagement du territoire : la Bretagne avec le Plan routier breton décidé en 1968 (mais il s'agit de routes à 2x2 voies) et le Massif Central avec le Plan routier Massif Central décidé en 1975 (autoroutes A20 et A75).

Or le projet A31 bis présente 3 scénarios de réalisation qui comportent au moins une section à péage. Il était donc évident que ce sujet serait un point fort du débat et ferait l'objet de discussions nourries. Les entretiens préliminaires menés par la Commission avant l'ouverture du débat public l'ont bien confirmé.

C'est pourquoi la Commission a décidé que le financement du projet, et donc le péage, ferait l'objet d'une des quatre réunions publiques thématiques et au surplus serait le thème de travail d'un des deux ateliers avec les citoyens. Lors de la réunion thématique de Pont-à-Mousson le 20 mai, elle a fait appel à deux experts indépendants pour approfondir

les principes d'une concession et les règles s'appliquant au péage : M. Fourchy, directeur adjoint du cabinet Espelia et M. Abraham, ingénieur général honoraire des ponts, des eaux et des forêts. Ces contributions ont également été exposées lors de l'atelier "Financement" du 28 mai à Metz.



Thionville le 21 mai (photo : S. Wilhelm)

Le présent chapitre présentera les trois scénarios du projet, puis relatera les principaux arguments échangés et rendra compte des conclusions de l'atelier. Enfin, il abordera la question des autres sources de financement, sujet très débattu, et brièvement l'évaluation socio-économique, sujet au contraire très peu abordé. Comme cela a été souligné à plusieurs reprises au cours du débat, la nouvelle région Alsace-Champagne-Ardenne-Lorraine aura à se saisir du projet, s'il n'est pas abandonné, et notamment des questions relatives au financement.

2.4.1. Les trois scénarios du projet

Le maître d'ouvrage a rappelé **les principes d'une concession autoroutière** selon lesquels l'État confie la maîtrise d'ouvrage de l'infrastructure à un tiers, appelé le concessionnaire, qui réalise l'infrastructure, la finance puis l'entretient et l'exploite pour une durée déterminée par contrat. Le concessionnaire se rémunère par un péage institué par décret en Conseil d'État et bénéficie éventuellement d'une subvention d'équilibre versée pendant la durée des travaux. Il y a versement d'une subvention d'équilibre au concessionnaire lorsque le niveau de recettes issues du péage est insuffisant pour équilibrer les coûts de construction, les coûts d'exploitation et les coûts financiers.

Le maître d'ouvrage présente dans son dossier **les scénarios suivants, caractérisés par la définition des sections à péage, le montant de la contribution publique globale et la date de mise en service de l'ensemble de l'itinéraire.**

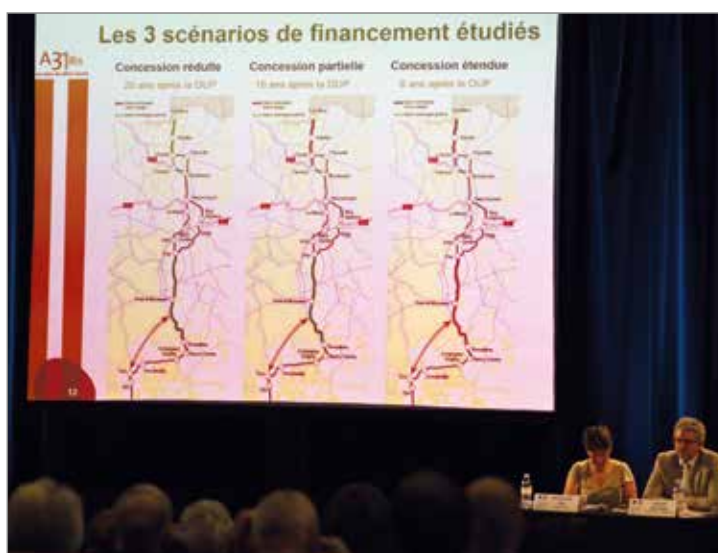
Pour le maître d'ouvrage, **la Déclaration d'Utilité Publique (DUP)** pourrait être obtenue d'ici 5 ans environ, donc vers 2020, et le décret de concession signé en 2021 ou 2022. Il faut noter que les experts mandatés par la CNDP considèrent ces dates comme beaucoup trop optimistes.

La contribution publique est la somme des crédits publics affectés aux travaux sous maîtrise d'ouvrage de l'État d'une part, et des éventuelles subventions d'équilibre versées au concessionnaire d'autre part. Ces crédits publics proviendront de l'État et des collectivités territoriales. Le maître d'ouvrage évalue leur montant maximum à 60 millions d'euros par an.

2.4.1.1. Scénario d'une concession réduite

Seul le barreau neuf Toul-Dieulouard (33 kilomètres) est concédé. La mise en service de ce barreau est prévue 5 ans après la DUP, mais la totalité de l'itinéraire n'est livrée que 22 ans après cette DUP, donc **après 2040**, longtemps après la saturation attendue de l'A31.

La contribution publique est comprise **entre 820 millions et 1 milliard d'euros** pour un coût total (système de péage compris) de 1,245 milliard d'euros. Le montant envisagé du péage est de 12,7 centimes d'euro HT par kilomètre (valeur 2010) pour un véhicule léger (VL) et 34,3 centimes d'euro pour un poids lourd (PL). Pour l'ensemble du barreau, cela donnerait en valeur 2010 environ **5 euros TTC pour un véhicule léger et plus de 11 euros HT pour un poids lourd.**



Les trois scénarios de financement - Metz le 26 juin (photo : S. Wilhelm)

Remarque

Le maître d'ouvrage indique que les valeurs de 12,7c€ HT/km pour les véhicules légers et 34,3c€ HT/km pour les poids lourds sont les niveaux de référence des péages observés lors des dernières mises en concession.

2.4.1.2. Scénario d'une concession partielle

Sont concédés le barreau Toul-Dieulouard ainsi que la liaison neuve A30-A31, c'est-à-dire la traversée de Florange (5,5 kilomètres), et la section nord de Thionville jusqu'au Luxembourg (14 kilomètres). La section neuve reliant l'A30 à l'A31 serait réalisée 4 ans après la DUP et la section nord de Thionville 3 ans après cette DUP. L'ensemble de l'itinéraire serait livré 11 ans après la DUP, soit **au début des années 2030.**

La contribution publique est comprise **entre 390 millions et 590 millions d'euros**, pour un coût total de 1,345 milliard d'euros. Le montant envisagé du péage pour les véhicules légers est de 12,7 centimes d'euro HT par kilomètre pour les sections neuves et de 6,3 centimes d'euro pour la section nord. Pour les poids lourds, il est respectivement de 34,3 centimes d'euro et 17,1 centimes d'euro HT. Au total entre Fameck et le Luxembourg, le péage acquitté par un véhicule léger sera en valeur 2010 de **1,90 euro TTC (0,84 euro TTC pour la traversée de Florange et 1,06 euro TTC pour la section nord)**. Pour un poids lourd, ce péage sera de **4,30 euros HT**.



Pont-à-Mousson le 20 mai (photo : G. Clément)

2.4.1.3. Scénario d'une concession étendue

Outre les sections précédentes, la section Bouxières-Féy (33 kilomètres) est également concédée. La mise en service de l'ensemble de l'itinéraire aura lieu 6 ans après la DUP soit **avant 2030**, d'après le maître d'ouvrage. La contribution publique est comprise **entre 180 millions et 400 millions d'euros**, pour un coût total de 1,425 milliard d'euros. Le montant envisagé du péage sur la section Bouxières-Féy est de 3,2 centimes d'euro HT par kilomètre pour les véhicules légers et 17,1 centimes d'euro pour les poids lourds. Cela donnerait globalement **1,30 euro TTC pour un véhicule léger et 5,70 euros pour un poids lourd**. Sur l'ensemble de l'itinéraire, dans ce scénario, un automobiliste arrivant à Toul et se rendant au Luxembourg paierait 7,70 euros de péage, un poids lourd s'acquitterait de 18,80 euros HT.

Remarques

- 1. Le maître d'ouvrage a bien évidemment précisé que les niveaux de péage qu'il avance ne sont que des hypothèses et qu'ils ne seront définitivement connus que lors de la mise en concession. Il en est de même pour ce qui concerne le montant des subventions d'équilibre.*
- 2. La Commission tient à préciser que le montant des péages par section provient de ses propres calculs car le maître d'ouvrage s'est contenté dans son dossier de faire état de leur montant HT par kilomètre sans aller au-delà. Il a toutefois donné oralement des précisions chiffrées au cours de la réunion de Pont-à-Mousson en réponse à un participant qui soulignait que la seule chose qui l'intéressait était de connaître le montant global TTC du péage.*

2.4.2. Les arguments débattus

Ce thème du financement a été très largement débattu puisqu'il arrive en tête des thèmes abordés avec 267 contributions, que ce soit en réunions publiques ou sur Internet, soit 27,1 % du total des contributions, devant les caractéristiques du projet (264 contributions et 26,8 %). Dans les seules réunions publiques, ce thème du financement a fait l'objet de 108 interventions, soit 26 % du total. Sur Internet, elle représente plus de 27 % des contributions. Par ailleurs, cette question a été fortement évoquée lors des débats mobiles. Enfin, l'atelier du 28 mai l'a longuement abordée sans dégager une position unique comme l'a indiqué son rapporteur, M. Jacques Blindauer, lors des réunions publiques de Nancy et Metz fin juin.

Pour essayer de clarifier le débat, les points suivants ont été répertoriés : le rejet de toute concession ; des interrogations sur la concession et le coût des scénarios ; des interrogations techniques sur le péage ; des demandes, irrecevables, de modulation du péage en fonction des usagers ; l'acceptation du péage : de « franchement non » à « oui faute de mieux ».

2.4.2.1. Le rejet de toute concession

Certains, comme des responsables de la CGT lors des réunions de Toul (2 juin) et de Pont-à-Mousson (20 mai), ont **rejeté le principe même de la concession** considérée comme une privatisation d'un équipement public. De même, lors du débat mobile de Toul, un citoyen a dit qu'il s'agissait de « *verser des dividendes aux actionnaires de grands groupes privés* ». Dans sa lettre ouverte du 22 septembre à la ministre de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie, la fédération de Moselle du PCF affirme que « *le refus d'une privatisation de l'autoroute fait l'objet d'un consensus très large (à quelques exceptions près)* ».



Avantages et inconvénients de la concession - Pont-à-Mousson le 20 mai (photo : G. Clément)

Un responsable de la CGT (Pont-à-Mousson, 20 mai) a regretté que le maître d'ouvrage n'ait pas présenté **un scénario de financement exclusivement public** tout en disant que le dossier ne permettait malheureusement pas une analyse fine du financement, affirmation partagée par un membre d'AGGIR-FNAUT. Il a proposé que l'État, puisqu'il a considéré l'élargissement de l'A31 comme prioritaire lors de la Commission Mobilité 21, puisse, avec ses partenaires, affecter 75 millions d'euros par an au projet permettant sa réalisation en 11 ans, hormis le barreau Toul-Dieulouard qui serait moins urgent. Par ailleurs, la CGT s'inquiète pour **l'emploi du personnel** de la Direction Interrégionale des Routes Centre-Est qui est chargée de la maintenance de l'A31 et qui perdrait de l'activité en cas de concession.

M. Fourchy, expert invité par la CPDP, a fait valoir dans son exposé liminaire à Pont-à-Mousson qu'il ne fallait pas considérer la concession comme une privatisation dans la mesure où, d'une part l'infrastructure reste un bien public, et d'autre part l'État reste l'autorité organisatrice, définit le besoin qu'il exprime dans le cahier des charges, notamment la politique tarifaire, et contrôle la bonne exécution du contrat.

S'agissant du personnel de la DIR, le maître d'ouvrage a répondu que les employés pouvaient être mis à disposition du concessionnaire ou bien reclassés dans un autre service.

Sur un plan général, le maître d'ouvrage a rappelé que la situation des finances de l'État rendait difficiles des efforts budgétaires supplémentaires et que son endettement élevé ne lui permettait pas de recourir à l'emprunt. L'intérêt de la mise en concession tient à ce que le concessionnaire mobilise des fonds privés et peut recourir à l'emprunt. Cela renchérit le coût du projet (intérêts, rémunération des capitaux, coût du système de péage) mais raccourcit considérablement les délais de réalisation puisqu'ils sont, d'après lui, de 6 ans après la DUP dans la concession étendue contre 22 ans dans la concession réduite, et plus encore sans aucune mise en concession.

DÉBAT PUBLIC

SUR LE PROJET AUTOROUTIER A31 BIS

En outre, la qualité est améliorée car la maintenance est incluse dans le contrat et chacun peut constater la qualité des autoroutes françaises concédées.

Cette dernière affirmation vient aussi en réponse à plusieurs participants se plaignant de l'état très dégradé de la chaussée de l'A31 en certains endroits : « *Je n'appelle plus cela des nids-de-poule, j'appelle cela des nids d'autruche* » (un participant, Metz le 16 avril).

À ce sujet, le maître d'ouvrage a fourni une fiche complémentaire en mai sur l'entretien des chaussées de l'A31 par l'exploitant, la Direction Interdépartementale des Routes Est (DIR Est) qui montre une dépense moyenne de l'ordre de 6 millions d'euros par an.

2.4.2.2. Des interrogations sur la concession et le coût des scénarios

La notion de **contribution publique** a parfois été mal comprise. Certains l'ont confondue avec une subvention publique (contributeurs sur Internet). Le maître d'ouvrage a dû rappeler que la contribution publique est la somme du coût des travaux effectués sous maîtrise d'ouvrage publique, donc hors concession, et d'éventuelles subventions publiques attribuées au concessionnaire dans le cadre du contrat en cas de déséquilibre financier de la concession, notamment si le trafic prévisible est trop faible.

La rentabilité du tronçon neuf Toul-Dieulouard, dont l'opportunité a été également fortement mise en cause pour d'autres raisons (voir les parties précédentes du présent compte rendu), a été très discutée car l'évaluation par le maître d'ouvrage de 15 000 à 18 000 véhicules par jour dont 5 000 poids lourds a été contestée. Pour certains participants, le péage aurait un effet dissuasif conduisant les usagers à rester sur l'A31 et donc à continuer à passer par Nancy (réunions de Nancy du 14 avril, de Pont-à-Mousson du 20 mai, de Toul du 2 juin, de Nancy du 24 juin). D'autres participants, lors des réunions de Pont-à-Mousson du 20 mai et de Nancy du 24 juin, ont mis en cause les études de trafic réalisées par le CEREMA à la demande du maître d'ouvrage.

Le maître d'ouvrage a donné en séance des indications sur le coût au kilomètre des poids lourds et la quantification du temps gagné. Devant les contestations de ses chiffres, il a produit une fiche complémentaire exposant ses calculs de coûts comparatifs pour justifier sa prévision de trafic de 5 000 poids lourds sur le barreau neuf. Le CEREMA, quant à lui, a expliqué qu'il avait recours à des modèles de trafic standardisés utilisés dans le secteur public comme dans le secteur privé. Il a nourri ces modèles avec les



Question Twitter - Pont-à-Mousson le 20 mai (photo : G. Clément)

résultats d'enquêtes effectuées directement dans le Sillon lorrain mais aussi d'études comme les « enquêtes ménages et déplacements » réalisées dans le secteur Toul-Nancy-Lunéville, à Thionville et dans le nord de la Meurthe-et-Moselle, donc sur des secteurs géographiques extérieurs, au moins en partie, au périmètre d'étude du projet d'où viennent des utilisateurs de l'autoroute.

Il n'en reste pas moins que **les trois experts mandatés par la Commission nationale du débat public ont considéré que le barreau Toul-Dieulouard à 2x2 voies était prématuré compte tenu du trafic maximum qu'ils estiment à 15 000 véhicules par jour et nécessitait une subvention d'équilibre proche de la moitié du coût.** Ils recommandent de ne pas le réaliser à court et moyen terme. Par ailleurs, ils ont validé la méthodologie des prévisions de trafic du CEREMA : *« Méthodologiquement, c'est donc une très bonne étude. Bien sûr, l'évolution de la demande de transport reste en partie incertaine »*. Ils suggèrent la **mise en place d'un observatoire partenarial du trafic.**

Les modalités de mise en concession ont fait l'objet de questions. Un participant à la réunion de Pont-à-Mousson le 20 mai, a craint que le concessionnaire actuel de l'A31 sud ne soit mieux placé, ce qui fausserait la mise en concurrence. Une question sur Twitter abordait aussi la question : *« Qui peut répondre à l'appel à concession ? Des concessionnaires français, des concessionnaires européens ou d'autres ? »*. M. Genain, le responsable des partenariats public-privé au Ministère chargé des Transports a répondu que *« toute personne qui est capable financièrement*



Metz le 25 juin (photo : S. Wilhelm)

de tenir le choc et d'avoir les reins suffisamment solides est à même de présenter une offre si elle en a les capacités sur les plans technique, financier et juridique... De petites sections autoroutières ont été concédées récemment. » Par ailleurs, dans son exposé liminaire, M. Fourchy, expert, avait souligné que depuis plusieurs années le mécanisme d'adossement entre des concessions anciennes rentabilisées et des concessions nouvelles déficitaires ne pouvait plus être mis en œuvre. Chaque concession doit maintenant être équilibrée.

Un participant, en se référant au dossier A65 (Nancy le 24 juin), a fait part de ses inquiétudes dans le cas où le contrat de concession comporterait **une clause de déchéance** mal négociée. En l'absence des experts, le maître d'ouvrage a souligné que le concessionnaire prend le risque industriel, mais n'a pas apporté de réponse précise, faute probablement de bien connaître le dossier A65 qui concerne une autre région.

Remarque

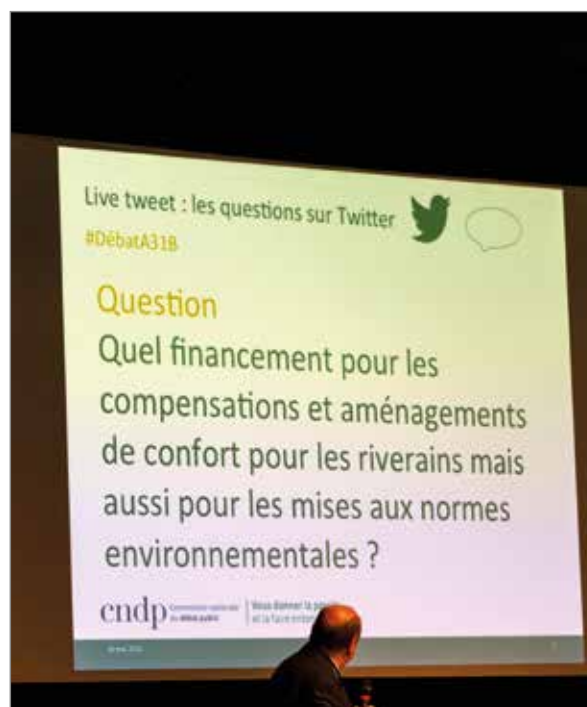
La Commission considère que, sur un plan général, ce point concernant une éventuelle déchéance de concession devrait être précisé.

Les coûts du projet tronçon par tronçon ont été demandés au maître d'ouvrage. Dès la réunion publique d'ouverture à Nancy le 15 avril, un participant, étudiant, a formulé la demande pour le barreau Toul-Dieulouard. Un responsable de l'association AGGIR-FNAUT a réitéré une demande globale lors de la réunion de Pont-à-Mousson le 20 mai, puis au cours de l'atelier "Financement" du 28 mai.

Le maître d'ouvrage a répondu : « *Le projet n'a pas été conçu comme l'addition de parties indépendantes mais en effet comme un tout. Un tout unique et indissociable. Du coup, le chiffrage des différentes parties a été fait dans le cadre d'une approche globale... Un réseau routier a une fonctionnalité. Ce n'est pas juste un coût. Une section toute seule répond-elle en termes de besoins à toutes les fonctionnalités qui sont recherchées... Il y a une logique de construction d'un itinéraire nord-sud et si toutes les sections ne sont pas réalisées, on n'a pas cet itinéraire nord-sud.* » Toutefois, à la demande de la Commission, le maître d'ouvrage a fourni en juin une fiche complémentaire sur l'estimation des coûts de construction du projet A31 bis, comportant des ratios de coûts kilométriques et des estimations sommaires du projet découpé en 3 parties. Cette fiche n'a pas convaincu tous les participants.

L'aménagement de la RN431 est-il pris en compte ? Plusieurs participants à Metz, Thionville et Woippy ont **signalé des problèmes de sécurité sur la RN431**. Selon le projet, elle doit recevoir 50 000 véhicules par jour dont les poids lourds en déviation de Metz dont le trafic passerait de 2 500 à environ 10 000. Les participants pensent que cette route n'est pas adaptée à un tel trafic : virages serrés, profil en dévers, bande d'arrêt d'urgence trop étroite. Par ailleurs, ils indiquent que les échangeurs posent et poseront problème. Des travaux doivent donc être mis en œuvre, selon eux. À la demande du maître d'ouvrage, le CEREMA répond que certains problèmes ont été identifiés, notamment le dévers de deux virages qui pourra être réglé dans le cadre du projet. Par ailleurs, le maître d'ouvrage indique que d'ores et déjà on constate des dysfonctionnements sur certains échangeurs, « *qu'un travail devra être entrepris en partenariat avec les gestionnaires des voiries connectées à ces échangeurs* » et que des études complémentaires sont nécessaires.

Plus généralement, **la mise aux normes environnementales de l'autoroute existante a été une demande forte et réitérée**, qu'il s'agisse du bruit, du traitement des effluents ou des passages pour la faune (voir le chapitre 2.2).



Question Twitter - Pont-à-Mousson le 20 mai (photo : G. Clément)

Le maître d'ouvrage a écrit dans son dossier du maître d'ouvrage que seules les sections élargies bénéficieraient de mises aux normes rapides financées dans le projet, les autres devant se contenter des crédits annuels de droit commun. Mais il a parfois nuancé ce propos en réunions publiques et a écrit dans sa fiche complémentaire sur l'estimation des coûts de construction du projet A31 bis de juin 2015 que « *ces coûts globaux incluent les aménagements réalisés sur la totalité de l'emprise, même hors sections élargies (remises à niveau du point de vue de l'environnement).* »

Remarque

Au vu de ces réponses, la question peut être légitimement posée de savoir si les coûts correspondants aux travaux nécessaires sur la RN431 et les échangeurs ont été pris en compte intégralement dans le projet. De même, le financement des mises aux normes environnementales devra être précisé.

2.4.2.3. Des interrogations techniques sur le péage

Un maire a demandé (Pont-à-Mousson le 20 mai) quel était le **coût d'installation des systèmes de péage** en soulignant que sur le tronçon Bouxières-Féy il y a 7 entrées et 7 sorties, ce qui nécessiterait des investissements importants pour les mettre à péage. Le maître d'ouvrage n'a pas répondu précisément « *de peur de ne pas donner des chiffres exacts* ». Il a indiqué que ce type d'investissements faisait partie des coûts supplémentaires induits par la concession, ces coûts étant contrebalancés par des avantages : rapidité de réalisation, risque industriel supporté par le concessionnaire, maintenance de l'infrastructure.



Atelier sur le financement - Metz le 28 mai

D'autres participants (Metz le 16 avril, Pont-à-Mousson le 20 mai, etc.) se sont inquiétés de la technologie de péage utilisée en soulignant qu'avec la technologie classique des barrières de péage de **sérieux bouchons allaient se produire** et annihileraient les effets positifs sur la fluidité de la circulation d'un investissement très lourd. Le maître d'ouvrage a indiqué qu'il prévoyait des technologies *free flow*. Outre le télépéage sans arrêt à 30 km/h déjà utilisé en France, il existe d'autres systèmes dits *free flow* qui sont en cours d'étude, voire en service à Dublin et à Vancouver. Ces péages en flux libres utilisent soit les technologies de lecture automatique des plaques d'immatriculation, soit la reconnaissance d'un badge, voire un cumul des deux pour identifier également les utilisateurs non abonnés et donc exonérer l'ensemble des véhicules d'un passage par une barrière de péage classique. L'identification par la plaque d'immatriculation est maîtrisée techniquement mais nécessite une évolution du cadre législatif français, déjà amorcée, et une harmonisation avec les différents pays, notamment ceux de l'Union Européenne. Le maître d'ouvrage ajoute que dans le dossier les coûts d'installation pris en compte sont ceux des barrières de péage classiques.

De nombreux participants se sont inquiétés de la **fuite vers le réseau secondaire des voitures et des poids lourds**, indépendamment du débat déjà évoqué sur les poids lourds et le barreau Toul-Dieulouard, du fait du coût du péage. Dès la réunion d'ouverture de Metz, le 16 avril, un participant a dit : « *Dans ce cas, je préfère prendre directement les routes départementales, les routes communales* ». Selon un autre participant : « *Si vous mettez des péages sur l'A31, on voit bien que les poids lourds vont prendre les routes départementales* ». Le maître d'ouvrage répond qu'il est très conscient du problème et que « *l'objectif est bien que le péage ne pénalise pas l'utilisateur et ne le fasse pas fuir. Les niveaux de péage estimés prennent cet objectif en compte avec précisément des tarifs nettement inférieurs à ce qui peut exister sur d'autres linéaires et avec une différenciation très marquée entre le péage véhicules légers et le péage poids lourds.* »

Par ailleurs, le maître d'ouvrage fait valoir qu'à l'inverse, l'amélioration de la fluidité de la circulation sur l'A31 bis amènera certains usagers à revenir sur l'autoroute alors qu'ils avaient pris l'habitude d'utiliser le réseau secondaire, pourtant mal adapté, pour échapper aux bouchons. Plus encore, si le projet n'est pas réalisé,

la saturation croissante de l'autoroute amènera de nombreux usagers à se reporter sur le réseau secondaire. Le CEREMA, prestataire du maître d'ouvrage, indique que ses modèles de trafic prennent en compte le degré de sensibilité des usagers au niveau de péage et que cela fait partie des données qu'il a fournies.

2.4.2.4. Des demandes, irrecevables, de modulation du péage en fonction des usagers

Les poids lourds en transit, c'est-à-dire n'ayant ni origine ni destination en Lorraine, ont été largement mis en cause. Ils représentent environ 55 % du trafic poids lourds selon le maître d'ouvrage. En effet, de très nombreux participants ont fait valoir qu'ils n'apportent rien à l'économie de la région tout en contribuant à la charge de la circulation, à la dégradation des chaussées et à la pollution. Parmi ces usagers, **les poids lourds étrangers ont été particulièrement dénoncés** puisqu'ils se ravitaillent et font le plein de carburant à la station-service de Berchem au Luxembourg où le prix du gazoil est peu élevé en raison d'une fiscalité avantageuse. De nombreux participants ont demandé que le péage soit plus élevé pour les camions étrangers.

Certains participants ont par ailleurs **demandé que les péages soient moins élevés pour les Lorrains et spécialement les travailleurs frontaliers** qui utiliseront quotidiennement l'A31 bis. L'expert, M. Claude Abraham a répondu à ces questions dans son intervention de Pont-à-Mousson en rappelant la législation qui s'impose à la tarification des péages et qui est reprise dans les appels d'offres. Il y a 5 catégories de véhicules depuis la moto jusqu'au poids lourd de plus de deux essieux et le niveau de péage de chaque catégorie est obtenu à partir de celui des voitures particulières en appliquant un coefficient multiplicateur (inférieur ou supérieur à 1). L'État peut imposer une variation du péage en fonction du niveau de pollution, ce qui est d'ailleurs d'application concrète difficile. Il peut également imposer une limitation à la variation du coût kilométrique du péage entre les sections les moins coûteuses et les sections les plus coûteuses. Enfin, le concessionnaire peut être autorisé à moduler le péage selon les périodes avec des heures de pointe et des périodes de creux.



Woippy le 28 avril (photo : S. Wilhelm)

Ce sont les seules modulations possibles car **le principe de base est l'égalité des usagers de chaque catégorie.** Il n'est donc pas possible de faire varier le péage en fonction de la nationalité de l'utilisateur ou en fonction de son lieu de résidence.

Toutefois, il existe une **possibilité d'abonnement**, en général pour les trajets courts et nombreux, c'est-à-dire essentiellement les trajets domicile-travail. Cela n'est jamais la gratuité mais ce peut être une réduction substantielle des tarifs, bénéficiant parfois en plus d'une aide publique locale. Le maître d'ouvrage a souvent eu l'occasion de rappeler ces règles lors des réunions publiques et dans ses réponses sur Internet.

2.4.2.5. L'acceptation du péage : du « franchement non » au « oui faute de mieux »

Les réactions à l'institution de péages sur une, deux ou trois sections ont été très nombreuses et très variables.

« **Franchement non** » pour plusieurs participants utilisant leur voiture particulière et qui trouvent que le péage sera **trop cher** pour eux : « *D'où sortir cet argent ?* » pour reprendre l'expression d'un participant à Metz le 16 avril. Certains se sont référés au péage sur l'A4 considéré comme élevé. D'autres, lors des débats mobiles notamment, ont considéré que « **le péage pénaliserait les gens qui travaillent** », amenés à prendre quotidiennement l'autoroute.

D'autres participants, et ils sont nombreux, mettent l'accent sur une question de principe en affirmant que « **les Lorrains ne paieront pas deux fois** ». Les experts comme le maître d'ouvrage ont démenti cette dernière assertion. Les experts ont insisté sur le fait qu'il n'y a que deux sources de financement pour un équipement public de cette nature : le contribuable, national et/ou local, et l'utilisateur. L'A31 actuelle gratuite a été financée par le contribuable, et majoritairement le contribuable national extérieur à la Lorraine. Le maître d'ouvrage a indiqué que les éventuels péages, acquittés par l'utilisateur, ne seraient assis que sur les portions nouvelles c'est-à-dire les barreaux neufs et les voies supplémentaires en cas d'élargissement sur place. Ils ne prendront évidemment pas en compte ce qui existe déjà. En outre, s'il y a, sur un tronçon, une subvention publique (payée par le contribuable), elle permet de réduire le montant du péage (payé par l'utilisateur) : il n'y a pas ajout mais substitution. Le maître d'ouvrage indique que cela permet que les niveaux estimés des péages puissent rester relativement limités.

Une acceptation partielle pour certains participants, d'ailleurs beaucoup plus exprimée sur Internet ou dans les débats mobiles qu'en réunions publiques. Est citée une préférence pour la concession réduite ou pour la concession partielle, mais pratiquement pas pour la concession étendue. Il est possible d'en déduire un souhait largement partagé que la liaison Nancy-Metz reste gratuite.

Une acceptation de principe, ou au moins un « non-rejet de principe » pour des participants pendant l'atelier thématique du 28 mai qui citent le principe « **pollueur-payeur** » énoncé par la loi Grenelle I et qui considèrent donc qu'il semble normal que ce soit l'utilisateur qui paie. Ce principe est repris dans un cahier d'acteur par le groupe écologiste du conseil municipal de Metz (cahier d'acteur n° 38) mais qui ne l'applique qu'aux seuls poids lourds. Les poids lourds en transit, 55 % du trafic moyen des poids lourds, notamment étrangers ont été largement mis



Atelier sur le financement - Metz le 28 mai

DÉBAT PUBLIC

SUR LE PROJET AUTOROUTIER A31 BIS

en cause. Pour un participant, le péage a au moins le mérite de les mettre à contribution. Un vice-président du Conseil régional se déclare favorable à la concession pour **la rapidité de réalisation** du projet et aussi **pour que les poids lourds en transit paient** (Woippy le 28 avril).

Une acceptation de principe aussi pour des participants qui lient cette acceptation au niveau du tarif : « *D'accord si ce n'est pas cher* ». Sur ce dernier point, le maître d'ouvrage répond qu'« *un travail a été fait pour évaluer les niveaux de péage acceptables afin d'éviter des reports importants sur le trafic adjacent. C'est pour cela que les valeurs de péage moyennes retenues sur le tronçon Bouxières-Féy sont du quart de la valeur nationale.* » [et de la moitié sur le tronçon au nord de Thionville].

Remarque

Le maître d'ouvrage assure dans son dossier comme en réunion publique, qu'il a fixé le montant des péages à un niveau nettement plus faible sur les portions en élargissement sur place afin de conserver les usagers de l'A31 et d'éviter qu'ils n'aillent sur le réseau secondaire. En même temps, il dit que les péages sur les portions élargies ne prendront en compte que les coûts d'élargissement (passage de 2x2 voies à 2x3 voies) et de mise aux normes ce qui explique leur niveau faible. Le débat public n'a pas permis de déterminer si le niveau envisagé des péages s'explique uniquement par l'effet mécanique de la prise en compte du seul élargissement ou si un effort supplémentaire a été inclus, ce qui aurait pour corollaire une subvention publique. Il semble que ce soit les deux, notamment sur Bouxières-Féy, mais il n'est pas possible de le déterminer précisément.

« **Oui, faute de mieux** » ; ce fut la position exprimée dès la réunion d'ouverture par le maire de Nancy : « *Je pense que nous avons besoin que ce projet A31 bis soit conduit à terme. J'ai dit [aux membres de la Commission] qu'il valait mieux une A31 bis à péage que pas d'A31 bis du tout. C'est une position que j'assume publiquement.* »

Cette position a été reprise par les représentants des milieux économiques.

- « *Nous sommes tout à fait favorables au projet A31 bis. Gratuit ou pas. S'il est gratuit, tant mieux* » (Président de l'automobile club lorrain, Nancy le 15 avril)
- « *Il faut réaliser ces aménagements... Il y aura sans doute un péage à subir en partie ou totalement. Ceci étant, c'est l'avenir de cette région* » (Président de la CCI, Yutz le 1^{er} juin).



Pont-à-Mousson le 20 mai (photo : G. Clément)

Un travailleur frontalier s'y résigne aussi en demandant que le contrat de concession ait un terme déterminé : « *Si on doit mettre un péage pour aller au Luxembourg, je paierai, mais quand ce sera payé, il faut aussi savoir arrêter* » (Yutz le 1^{er} juin). Sur ce dernier point, le maître d'ouvrage a souligné que les contrats de concession sont des contrats de long terme mais avec un terme effectivement fixé. Comme l'a dit l'expert, M. Fourchy, la pratique de l'adossement est maintenant interdite. Toutefois, l'État peut prolonger la durée du contrat en contrepartie d'engagements d'investissements nouveaux du concessionnaire, comme cela a été fait récemment.

De manière globale, ce qui explique ces prises de position acceptant peu ou prou le péage est avant tout l'argument de rapidité de la réalisation du projet mis en avant par le maître d'ouvrage, argument auquel les chefs d'entreprise et les travailleurs frontaliers sont particulièrement sensibles, suivis en cela par des élus politiques.

2.4.3. D'autres sources de financement

Le péage ayant donc beaucoup fait débat, de nombreux échanges ont porté sur la recherche d'autres sources de financement à même de l'éviter ou tout au moins de le réduire.

Remarque

Le maître d'ouvrage a inclus dans la contribution publique, qu'il évalue au maximum à 60 millions d'euros par an, les crédits de l'État et une participation des collectivités territoriales. « C'est un principe posé par le maître d'ouvrage État aujourd'hui dans le financement des grandes infrastructures de solliciter la participation [des collectivités territoriales] » a-t-il affirmé lors de la réunion de Pont-à-Mousson.

À Woippy comme à Pont-à-Mousson, des élus du Conseil régional ont estimé la participation des collectivités territoriales, régions, départements, communautés d'agglomérations et agglomérations à 10 %-15 % du financement, ce qui représenterait, d'après eux, pour la région Lorraine de l'ordre de 5 millions d'euros par an pendant 10 ans ou plus.

L'éventuelle participation des collectivités territoriales ne sera donc pas abordée dans le présent paragraphe car indépendamment de ces deux prises de position elle n'a pas été évoquée. Toutefois, comme cela a été largement exprimé au cours du débat public, le financement devra être réexaminé dans le cadre de la nouvelle région Alsace-Champagne Ardenne-Lorraine.

2.4.3.1. Une écotaxe régionale ?

De nombreux participants, dont des élus de toutes tendances politiques et des responsables économiques, ont **regretté l'abandon de l'écotaxe** qui aurait permis de taxer les poids lourds, notamment ceux qui sont en transit, de recueillir des fonds pour financer des investissements et de rendre plus compétitifs d'autres modes de transport des marchandises (fer, fluvial). **Ce point a été évoqué dans pratiquement toutes les réunions publiques et largement abordé sur Internet.** Il a été rappelé que depuis 2005 l'Allemagne avait institué la « LKW Maut » qui rapporte en net près de 4 milliards d'euros et s'est traduite aussi par des reports de trafic poids lourds en Alsace. Une demande a donc été formulée à plusieurs reprises



Metz le 15 avril (photo : S. Wilhelm)

(Nancy, Woippy, Metz, Yutz et Pont-à-Mousson) de **mettre en place à titre expérimental une écotaxe dans la grande région Alsace - Champagne-Ardenne - Lorraine.** Des propos du Président de la République à ce sujet ont été évoqués (Pont-à-Mousson le 20 mai). Le maître d'ouvrage a produit en mai une fiche technique « *Peut-on réutiliser le dispositif de l'écotaxe dans la grande région ACAL ?* » qui pointe les difficultés juridiques, techniques et

financières d'un tel projet. Les difficultés techniques et financières sont d'ailleurs apparues au moment d'engager l'expérimentation alsacienne. La fiche conclut qu'il serait nécessaire de procéder à des études complémentaires s'inscrivant dans un calendrier à moyen et long terme.

2.4.3.2. Une vignette ?

Un participant (Pont-à-Mousson le 20 mai) a proposé de recourir à **une vignette pour les camions étrangers** en se référant à ce qui se fait dans plusieurs pays (Suisse, Belgique, Autriche, etc.) pour les véhicules empruntant les autoroutes. Le maître d'ouvrage comme les experts font observer que ces vignettes existent là où les autoroutes sont gratuites, ce qui n'est pas le cas en France. Il faut choisir entre vignette et péage et la France a fait le choix du péage depuis une loi de 1955.

2.4.3.3. Des financements européens ?

Nombre de participants, notamment des députés et les présidents des grandes collectivités territoriales, ont demandé que soient mobilisés des financements européens à travers le « Plan Juncker ». Le maître d'ouvrage a répondu qu'à ce stade du projet, non finalisé, il n'y a pas de financement européen identifié mais qu'il existe une volonté de la France de rechercher un financement dans le cadre du « Plan Juncker ».



Atelier sur le financement – Metz le 28 mai

M. Genain, responsable des Partenariats Publics Privés (PPP) au Ministère chargé des Transports a indiqué qu'il existe aussi un règlement européen sur le RTET (réseaux structurants reconnus au niveau européen) qui apporte certains financements uniquement pour les projets d'infrastructures véritablement transfrontaliers. Le maître d'ouvrage ajoute que le Luxembourg envisageant un élargissement de l'autoroute de son côté, il y a bien une initiative franco-luxembourgeoise en projet pour rechercher un tel financement.

2.4.3.4. Une participation du Luxembourg ?

La participation du Luxembourg a été évoquée à plusieurs reprises. À Pont-à-Mousson, par exemple, un participant a demandé que le Grand-Duché participe au financement du projet puisque le Luxembourg a besoin des travailleurs frontaliers, formés en France, qui empruntent tous les jours l'A31. Il pourrait au moins participer à la réalisation d'aires de covoiturage, a ajouté un autre participant.

2.4.4. L'évaluation socio-économique

En application du Code des transports, tout projet d'infrastructure doit faire l'objet d'une évaluation socio-économique réalisée en application des instructions gouvernementales et ministérielles de juin 2014. L'évaluation a pour objet de déterminer la VAN-SE (valeur actualisée nette socio-économique) du projet, c'est-à-dire son surplus global actualisé pour la collectivité. C'est la somme des variations des effets monétarisés actualisés de toutes natures induits par le projet, marchands et non marchands, relevant des sphères économiques, sociales

et environnementales pour lesquels on dispose de prix de marché ou d'une valeur monétaire de référence, comptés négativement (coûts) ou positivement (avantages), incluant l'investissement initial, le fonctionnement, la maintenance et la valeur résiduelle.

L'évaluation mesure l'utilité du projet pour la collectivité. Elle permet aussi de comparer différents projets ou, au sein du même projet, différents scénarios. Elle a été mise en ligne parmi les études réalisées par le maître d'ouvrage.

Pour le projet A31 bis, la VAN est positive dans les trois scénarios de concession et pour les deux hypothèses de croissance économique. Elle varie très peu en fonction des scénarios de concession. Elle est de l'ordre de 4,4 milliards d'euros en hypothèse de croissance haute (1,9 %), de l'ordre de 2,5 milliards d'euros en hypothèse de croissance basse (1 %) et reste à environ 0,6 milliard d'euros en hypothèse de croissance nulle *stress-test*.

Cette évaluation n'a pratiquement pas été évoquée pendant le débat.

Remarque

Si la description des études de trafic est assez bien détaillée, le calcul socio-économique est peu compréhensible par le grand public, ce qui explique qu'il ait été peu débattu. Un effort de communication des méthodes de cette évaluation socio-économique aurait été nécessaire. Le document se limite à une présentation de principe, sans détailler ni expliciter les modalités de calcul et leurs impacts sur la situation à laquelle elles se réfèrent. Si un stress-test a bien été fourni, la fourniture de données sur le taux de rentabilité immédiate des trois solutions aurait peut-être apporté un éclairage sur les dates optimales de mise en service dans les trois scénarios de financement.

2.5. LE POSITIONNEMENT DES ACTEURS PENDANT LE DÉBAT

La Commission aurait souhaité réaliser une « cartographie » du positionnement des acteurs du débat vis-à-vis du projet A31 bis. Les acteurs dont il s'agit sont en fait les personnes morales s'étant aussi exprimées par écrit sous forme de points de vue, de cahiers d'acteurs et de délibérations. Elle y a renoncé.

En effet, le dossier est complexe. Il présente des variantes de tracé et trois hypothèses de financement. Même si le maître d'ouvrage a conçu son projet comme un tout avec une logique et une cohérence internes, l'A31 bis reste une infrastructure linéaire composée de plusieurs tronçons. Dans ces conditions, il n'a pas été possible de synthétiser par rapport au projet d'ensemble des positions qui sont en fait extrêmement nuancées et souvent parcellaires. Le faire eût été s'exposer à des critiques, probablement justifiées, de vision réductrice ou simplificatrice, et donc inexacte, des positions de chacun. Toutefois, il est possible de dégager de grandes tendances.

2.5.1. Les partisans du projet

Ils partagent pleinement les objectifs du projet A31 bis et pensent qu'il est à même d'améliorer la sécurité, la fluidité des déplacements et de promouvoir le développement économique de la région Lorraine. Ils prônent la complémentarité avec les autres modes de transport mais pensent que ceux-ci, malgré les investissements prévus, ne suffiront pas à répondre aux besoins de déplacement futurs. Pour eux, la qualité des infrastructures routières renforce l'attractivité des territoires et joue un rôle crucial dans les choix d'implantation des entreprises

et investisseurs. Par ailleurs, ils considèrent que la fluidification de l'A31 améliorera les conditions de vie des salariés et fera faire des économies aux entreprises.

- **Collectivités locales** : Conseil départemental de Meurthe-et-Moselle, Pôle métropolitain du Sillon lorrain, Communauté urbaine du Grand Nancy, Ville de Nancy, Ville de Metz, Ville de Bouxières-aux-Dames, Ville de Kanfen.
- **Acteurs socio-économiques** : Conseil économique, social et environnemental de Lorraine (CESEL), Syndicat Professionnel Régional de l'Industrie Routière (SPRIR), Chambre de Commerce et d'Industrie Régionale de Lorraine (CCIR), Confédération Française Démocratique du Travail (CFDT), Union Régionale CFTC Lorraine, Fédération Française du Bâtiment de Lorraine (FFB), Groupement Interprofessionnel des Acteurs du Transport et de la Logistique de Lorraine (GIATEL), Infrastructures, Projets, Économie, Action Lorraine (IPEA), Fédération Régionale des Travaux Publics de Lorraine (FRTP), les professionnels de la construction de Lorraine, MEDEF de Meurthe-et-Moselle, Chambre de Commerce et d'Industrie de la Moselle (CCI), Société industrielle de l'Est.
- **Associations** : Automobile Club Lorrain (ACL), Association Renaissance de la Ville Vieille de Nancy (ARVVIN).

Il faut noter que parmi ces acteurs globalement favorables au projet, il y a des nuances qui portent par exemple sur les modes de concession ou sur certains aménagements.

2.5.2. Les soutiens conditionnels

Les enjeux généraux du projet ainsi que ses caractéristiques sont partagés ou ne sont pas remis en cause, mais le soutien est assorti de conditions, relatives notamment au financement et à la réalisation d'aménagements complémentaires, ou l'avis propose des points de vigilance, concernant les études à mener, les mesures d'évitement, de réduction ou de compensation, et la concertation.

- **Collectivités locales** : Conseil départemental de Moselle, SCOT Sud 54, Ville de Dieulouard, Communauté de communes de Pompey, Communauté de communes de Pont-à-Mousson, Communauté de communes de Moselle et Madon, Communauté de communes du Val de Moselle.
- **Acteurs socio-économiques** : Chambre d'agriculture (CA 54), Fédération Départementale des Syndicats d'Exploitants Agricoles (FDSEA) de Meurthe-et-Moselle.
- **Associations** : Association Passerelle, Commission de protection des eaux, du patrimoine, de l'environnement, du sous-sol, et des chiroptères de Lorraine (CPEPCSC), UCIROUTHE.

2.5.3. Les sceptiques qui s'interrogent

- **Le Conseil de développement durable du Grand Nancy** estime que la concertation doit être un processus continu et par ailleurs prône la recherche d'alternatives au « tout-voiture ».
- **L'Université de Lorraine** s'interroge sur la capacité du projet à répondre à la question de la mobilité dans la région et plaide pour un débat qui intègre la question de la multimodalité dans une problématique d'ensemble.

2.5.4. Les opposants à un aspect du projet

Ils expriment de grandes réticences voire de fortes oppositions à un tracé neuf (barreau Gye-Dieulouard ou contournement ouest de Thionville - C.O.T), parfois aux deux, compte tenu des impacts que ces tracés induiraient

sur l'environnement humain, naturel et agricole, ainsi que sur l'attractivité et le développement économique des territoires en cause. Ils demandent, presque tous, l'étude de variantes de tracés. D'autres sont très réservés sur l'utilisation de la RN431 pour dévier le trafic poids lourds de Metz en craignant l'augmentation de la pollution de l'air et des nuisances sonores. Enfin, des acteurs s'opposent à toute mise en concession.

Opposition aux deux barreaux neufs

- **Associations** : AGGIR-FNAUT Lorraine, Collectif des associations contre les tracés neufs, LORraine Information NATuraliste (LORINAT).

Opposition au Contournement ouest de Thionville

- **Collectivités locales** : Communauté d'agglomération Portes de France – Thionville, Ville de Florange.
- **Association** : PAIX à FLORANGE.

Opposition au barreau Gye-Dieulouard

- **Collectivités locales** : Syndicat mixte du Parc Naturel Régional de Lorraine, Communautés de communes de Hazelle-en-Haye, du Pays de Colombey et du sud Toulinois, et du Toulinois ; Villes de Bruley, Chaudeney-sur-Moselle, Dommartin-lès-Toul, Jaillon, Rosières-en-Haye, Toul, Villey-Saint-tienne et Saizerais.
- **Associations** : Air et Eau, Association Nature (LOANA), Association pour la promotion et la sauvegarde du massif forestier de Haye, DPEC Dieulouard, Floraine, Flore 54.
- **Autres** : Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel de la Région Lorraine (CSRPN).

Opposition à la déviation du trafic poids lourds par la RN431

- **Collectivités locales** : Villes d'Argancy, Charly Oradour, Malroy, Sanry-lès-Vigy, Coincy, Peltre, Thimonville, Courcelles-sur-Nied, Vionville, Cuvry, Moulins-lès-Metz, Lessy, Corny-sur-Moselle, Silly-sur-Nied, Saint-François La Croix, Mécleuves, Marly, Augny, Novéant-sur-Moselle, Vaux, Colligny, Les Étangs, Sainte-Barbe, Arry, Sorbey, Bazoncourt, Pange, Noisseville.

Opposition à toute mise en concession

- **Acteurs socio-économiques** : CGT Lorraine, CGT-UIT.

Il faut noter que ces différents acteurs s'opposent à des aspects précis du projet sans pour autant remettre en cause ses objectifs ou ses autres caractéristiques comme l'aménagement sur place ou un autre barreau neuf que celui qui est rejeté.

2.5.5. Les opposants à l'ensemble du projet

Ils estiment que le projet vise au développement et à l'intensification du transport routier en contradiction avec les objectifs climatiques et que le projet impactera l'environnement humain, naturel et agricole. Ils estiment que les prévisions de trafic du maître d'ouvrage sont incertaines voire surestimées. Enfin, ils disent que la priorité doit aller à l'amélioration et au développement des modes de transport alternatifs tout en admettant la mise en place de mesures de gestion dynamique des trafics, la modernisation et la remise aux normes environnementales de l'A31.

- **Associations** : Association du Toulinois pour la préservation du cadre de vie (ATPCV), Entente pour la Défense de l'Environnement Nancéen (EDEN), COB 21, Mirabel-Lorraine Nature Environnement, Société d'Histoire Naturelle de la Moselle (SHNM).
- **Elus et partis politiques** : Conseillers régionaux du groupe EELV Lorraine, groupe des écologistes au Conseil municipal de Metz, PCF Moselle.



PARTIE 3

**LES RECOMMANDATIONS
DE LA COMMISSION
AU MAÎTRE D'OUVRAGE**

3. LES RECOMMANDATIONS DE LA COMMISSION AU MAÎTRE D'OUVRAGE

De l'avis général, le débat public sur le projet A31 bis a été nourri et de bonne tenue. Les statistiques fournies en première partie du compte rendu en attestent, comme le contenu des questions et des contributions archivées sur le site Internet. Il a été prolongé de deux mois et demi à la suite de la décision de la CNDP de diligenter une expertise complémentaire sur la desserte du triangle Toul-Nancy-Dieulouard et a donc duré cinq mois et demi.

Mais, la Commission a le sentiment que ce débat est encore inachevé car des pistes de réflexion nouvelles ont été ouvertes sans pour autant atteindre un niveau de précision et d'information du public toujours suffisant, ce qui s'explique par le délai dans lequel s'est clos le débat public. Si le maître d'ouvrage décide de ne pas abandonner le projet, la concertation se poursuivra bien évidemment. En raison de la complexité du projet et du caractère encore incomplet de certaines informations nouvelles, elle ne pourra être féconde que si elle repose sur des informations claires et complètes. Cela suppose de clarifier plusieurs points.

En se plaçant donc dans l'hypothèse du non-abandon du projet, la Commission fait au maître d'ouvrage les recommandations suivantes pour que la concertation à venir soit positive :

- la mise en place d'un observatoire partenarial des trafics et de leur évolution, au moins dans le secteur Toul-Nancy ;
- la réalisation d'une étude approfondie sur la mise à 2x2 voies sans caractéristiques autoroutières de la RD611 entre Toul et Dieulouard, avec franchissement de la Moselle vers Dieulouard et raccordement à l'A31 ;
- la réalisation d'une étude approfondie portant sur une liaison A30-A31 passant au-dessus des hauts-fourneaux d'Arcelor Mittal et empruntant la forêt domaniale ;
- l'instauration d'une concertation avec le grand public et les habitants sur les mesures à prendre pour la traversée de Florange, si cette option devait finalement être retenue par le maître d'ouvrage ; cette concertation devrait reposer sur un projet prévoyant le principe d'une traversée en tranchée couverte et permettrait d'en préciser le positionnement et la longueur ;
- une communication renforcée sur une exploitation multimodale de l'autoroute au nord de Thionville ;
- la demande à la CNDP de nommer un garant de la concertation à venir.

3.1. UN OBSERVATOIRE PARTENARIAL DES TRAFICS

L'évaluation des trafics par le maître d'ouvrage, leur évolution passée et les hypothèses de croissance dans l'avenir ont fait l'objet de débats nombreux et nourris en ce qui concerne le triangle Toul-Nancy-Dieulouard.

Les trois experts ont validé la méthodologie employée par le CEREMA, prestataire du maître d'ouvrage en la matière et écrivent : « *Méthodologiquement, c'est une très bonne étude. Bien sûr, l'évolution de la demande de transport reste en partie incertaine.* » En raison de cette incertitude, les experts proposent de « *mettre en place*

un dispositif de suivi de l'évolution du trafic et de l'avancement des procédures partagé avec les interlocuteurs concernés. C'est le moyen de prévoir les difficultés potentielles sur l'A31 dans la traversée de Nancy. » La Commission considère que les deux questions, trafic et avancement des procédures, sont disjointes et doivent être traitées différemment. Pour elle, une évaluation partagée de l'évolution du trafic dans le secteur Toul-Nancy-Dieulouard serait une excellente initiative et répondrait à un besoin ressenti pendant le débat public.

Elle recommande qu'un observatoire du trafic dans ce secteur géographique soit mis en place. Il pourrait être constitué d'élus, de personnalités qualifiées émanant de la « société civile » ayant participé au débat public et bien sûr de la DREAL, de la DIR Est et du CEREMA. Le caractère ouvert et partenarial de cet observatoire devrait contribuer à ce que la concertation à venir se déroule dans un climat serein.

3.2. UNE ÉTUDE APPROFONDIE DE LA MISE À 2X2 VOIES DE LA RD611

Le barreau neuf Toul-Dieulouard a fait l'objet de beaucoup de débats et de contestations, essentiellement de la part des habitants du secteur mais aussi d'associations et d'organismes de protection de l'environnement. Par ailleurs, les trois experts ont considéré que ce barreau serait probablement nécessaire à long terme mais ont recommandé de ne pas l'entreprendre à court et moyen terme. Leur proposition d'un barreau neuf à 2 voies à moyen terme, élargissable à 2x2 voies à long terme aboutirait *in fine* au même résultat, dénoncé par le PNR et le CSRPN compte tenu de ses impacts sur l'environnement naturel : une RD611 doublée d'une voie rapide transformée ultérieurement en autoroute.

C'est pourquoi la Commission suggère que le maître d'ouvrage étudie de manière approfondie la solution évoquée au cours des réunions publiques, consistant à utiliser la RD611 pour assurer la liaison entre Toul et Dieulouard en la mettant progressivement à 2x2 voies sans pour autant lui donner des caractéristiques autoroutières. Ainsi, ses fonctions de desserte de proximité seraient maintenues, si toutefois des aménagements sont réalisés pour les échanges et les franchissements concernant certains types de véhicules, pour lui permettre d'assurer en même temps la fonction de transit qui est recherchée. L'étude doit inclure, comme le suggèrent les experts, la construction d'un viaduc sur la Moselle à son extrémité nord pour assurer le raccordement à l'A31. Il faudrait évidemment que, par accord entre l'État et le Conseil départemental de Meurthe-et-Moselle, la RD611 soit classée dans le domaine public national.

Certes, la capacité de circulation d'une voie de cette nature serait moindre mais les débats et l'expertise ont montré que le trafic attendu, même à long terme, devrait pouvoir être absorbé. Cette solution a été évoquée pendant le débat, un citoyen proposant même, en marge de la réunion publique, d'aménager la route sous maîtrise d'ouvrage État et de concéder le seul viaduc de Dieulouard si des problèmes de financement se posaient.

C'est pourquoi la Commission pense qu'il est nécessaire d'étudier de manière approfondie un aménagement de la RD611, soit pour ouvrir une solution, soit pour lever une hypothèque qui, sinon, continuerait de peser lors de la concertation.

3.3. UNE ÉTUDE APPROFONDIE DE LA LIAISON A30-A31 PAR HAYANGE

Le débat a montré la forte inquiétude des élus et d'une grande partie de la population de Florange vis-à-vis de la liaison A30-A31 traversant la commune sur l'espace réservé dans les documents d'urbanisme. Ils craignent que la commune ne soit « coupée en deux » par le barreau autoroutier avec des conséquences dommageables sur la qualité de vie, le lien social, la sécurité, la pollution et corollairement la valeur des habitations existantes et l'attractivité de la commune.

Ils ont proposé une variante de tracé : la réalisation d'un barreau autoroutier branché sur l'A30 au droit de Hayange, passant au-dessus des hauts-fourneaux d'Arcelor Mittal et traversant ensuite la forêt domaniale pour rejoindre l'A31. Le maître d'ouvrage a examiné rapidement cette hypothèse. Il ne pouvait guère faire mieux dans le très court délai imparti. Il a mis en exergue de sérieuses difficultés tenant à la topographie et au coût sans avoir eu le temps ni d'approfondir ces questions, ni d'examiner d'autres problèmes éventuels.

La Commission recommande au maître d'ouvrage de procéder à une étude approfondie de cette hypothèse sur les plans économique et financier, juridique et technique. Là encore, l'objectif recherché par la Commission est soit d'ouvrir une nouvelle solution, soit de lever une hypothèque afin de purger le débat sur ce point essentiel.

3.4. UNE CONCERTATION SUR LA TRAVERSÉE DE FLORANGE EN TRANCHÉE COUVERTE

Dans l'hypothèse où le maître d'ouvrage retiendrait finalement pour la liaison A30-A31 le passage par Florange, comme il l'a prévu dans son dossier, la Commission recommande que la traversée de Florange, dans la partie urbanisée de la commune, fasse l'objet d'une concertation avec le grand public et, en premier lieu, les riverains sur les mesures d'insertion visant à limiter les nuisances sonores, la pollution et l'effet de coupure, dont le maître d'ouvrage reconnaît, lui-même, qu'ils seraient importants.

Il déclarait lors de la réunion d'ouverture de Metz le 16 avril : « Cette liaison neuve se situerait dans un secteur urbanisé où les enjeux, notamment sur le bruit, seront vraiment prépondérants. Des mesures de réduction importantes sont envisagées, notamment la mise en place d'un tracé en déblai, donc inférieur au niveau des habitations, et la mise en place aussi de tranchées couvertes ». Et à Yutz le 1^{er} juin : « Il y aura nécessairement des mesures d'insertion qui viseront à limiter les nuisances pour les riverains, on parlait de route en déblai, de murs de protection à cet effet de coupure. On a mentionné rapidement la réalisation d'une tranchée couverte. L'enjeu d'une telle tranchée est aussi de suturer les deux parties du territoire puisqu'on peut rétablir un certain nombre de communications et d'usages sur cette tranchée ». Le maître d'ouvrage envisage donc certaines portions en tranchée couverte.

Or, comme cela a été indiqué dans le débat, une forte urbanisation existe maintenant de part et d'autre de l'emplacement réservé mis en place il y a des décennies. Il importe donc que le maître d'ouvrage montre sa volonté de réduire au maximum les difficultés en s'engageant à débattre avec la population des mesures les plus à même de réduire les nuisances occasionnées, notamment de la mise en tranchée couverte de la totalité de l'itinéraire sur lequel il envisageait initialement des passages en déblai et en tranchées couvertes. La concertation permettra de définir le positionnement et la longueur de cette tranchée couverte.

3.5. UNE COMMUNICATION RENFORCÉE SUR L'EXPLOITATION MULTIMODALE

Le projet du maître d'ouvrage indique qu'une étude est conduite conjointement avec le Grand-Duché de Luxembourg pour une exploitation multimodale de l'autoroute élargie entre Thionville et la frontière luxembourgeoise. Il s'agit de « *favoriser la mobilité collective (transports en commun, covoiturage...) par la mise en œuvre de modalités d'exploitation spécifiques (exemples possibles : utilisation de la bande d'arrêt d'urgence, accès privilégié ou réservé à l'autoroute...)* » (dossier du maître d'ouvrage).

Au cours du débat, seule la première partie de l'étude a été achevée et rendue publique. Cette initiative, dont la Commission considère qu'elle est innovante, a été très bien accueillie au cours du débat.

La Commission recommande au maître d'ouvrage de partager largement les conclusions de l'étude une fois celle-ci finalisée et donc de communiquer abondamment sur le sujet en liaison avec les autorités du Grand-Duché de Luxembourg.

3.6. UN GARANT DE LA CONCERTATION

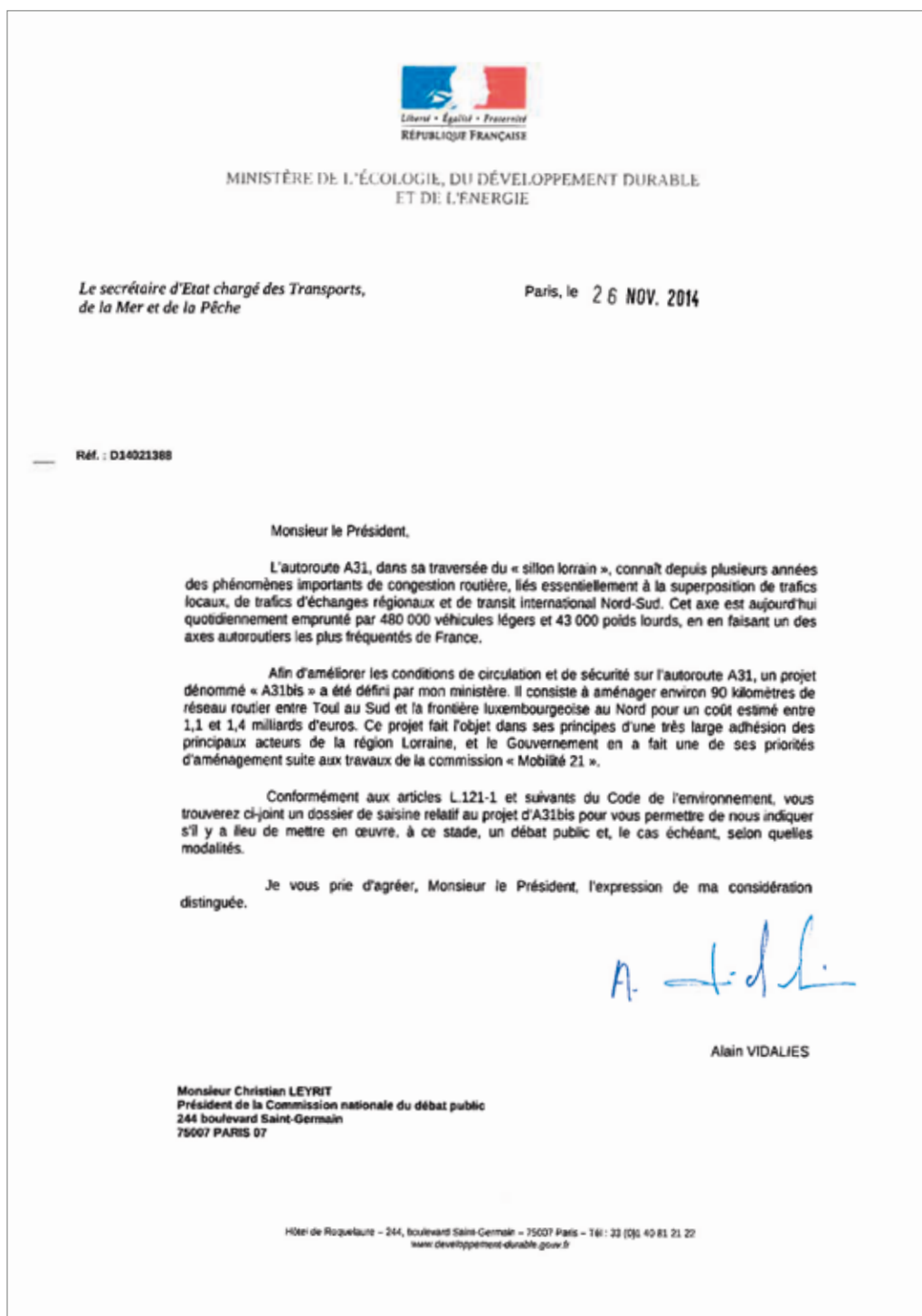
La Commission considère donc qu'en cas de poursuite du projet une large concertation reste indispensable dans les mois et les années qui viennent et ses cinq premières recommandations visent à éclairer cette concertation.

C'est pourquoi la Commission recommande au maître d'ouvrage de demander à la CNDP de désigner un garant de la concertation à venir, suivant d'ailleurs en cela une proposition émanant du débat public.



LES ANNEXES

1 - LETTRE DE SAISINE DE LA CNDP



2 - DÉCISION DE LA CNDP - organisation du débat public



SEANCE DU 3 DECEMBRE 2014

DÉCISION N° 2014 / 41/ A31bis / 1

PROJET DE LIAISON AUTOROUTIERE A31bis : GYE-FRONTIERE LUXEMBOURGEOISE

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants, notamment le L 121-8,
- vu la lettre et le dossier de saisine du Secrétaire d'Etat chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche du 26 novembre 2014,

Considérant que :

- le projet présente un intérêt national et international,
- le projet a des impacts socio-économiques importants,
- le projet présente des enjeux environnementaux significatifs et a des impacts sur l'aménagement territorial d'une zone fortement urbanisée,
- le projet est substantiellement différent du projet d'autoroute A32 qui a fait l'objet d'un débat public du 9 mars au 22 juin 1999,
- le projet comporte différentes options tant en ce qui concerne le tracé que les modalités de financement (mise à péage éventuelle de certains tronçons),

après en avoir délibéré,

DÉCIDE :

Article unique :

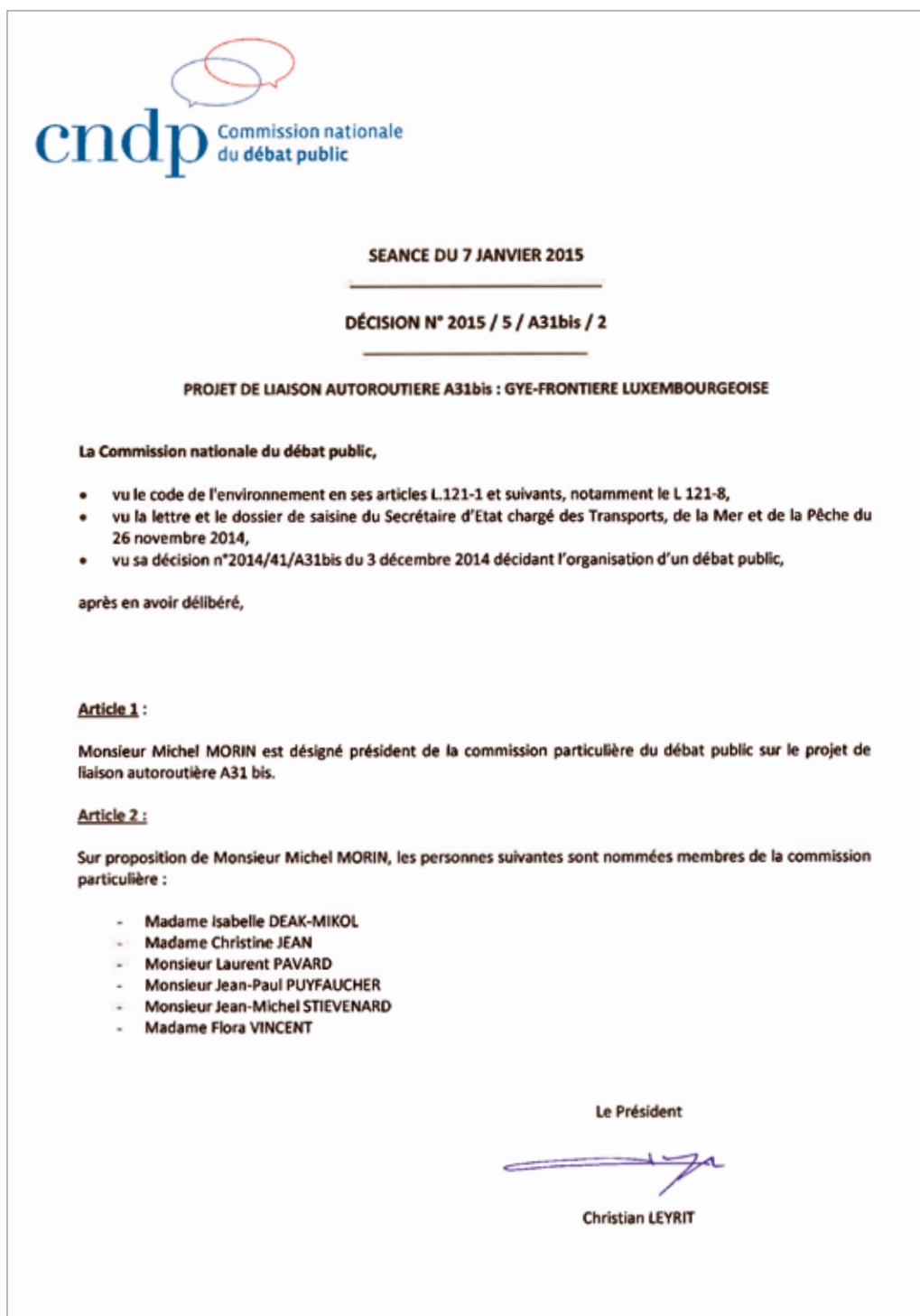
Le projet A31bis de liaison autoroutière entre Gye (Meuse) et la frontière Luxembourgeoise fera l'objet d'un débat public.

La Commission nationale du débat public organisera elle-même ce débat et en confiera l'organisation à une commission particulière.

Le Président

Christian LEYRIT

3 - DÉCISION DE LA CNDP - nomination du président et des membres de la Commission particulière



4 - DÉCISION DE LA CNDP - validation des modalités d'organisation du débat public et acceptation du dossier du maître d'ouvrage



SEANCE DU 1er AVRIL 2015

DÉCISION N° 2015 / 20 / A31bis / 3

PROJET DE LIAISON AUTOROUTIERE A31bis : GYE-FRONTIERE LUXEMBOURGEOISE

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants, notamment le L 121-8,
- vu la lettre et le dossier de saisine du Secrétaire d'Etat chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche du 26 novembre 2014,
- vu sa décision n°2014/41/A31bis/1 du 3 décembre 2014 décidant l'organisation d'un débat public,
- vu sa décision n°2015/5/A31bis/2 du 7 janvier 2015, désignant le président et les membres de la commission particulière du débat public,
- vu le projet de dossier du maître d'ouvrage et de document de synthèse reçus le 25 février,
- vu les propositions du président de la commission particulière du débat public concernant les dates et modalités d'organisation du débat,

après en avoir délibéré,

DÉCIDE :

Article 1 :

La Commission nationale considère le dossier du maître d'ouvrage comme suffisamment complet pour être soumis au débat public.


Article 2 :

Le débat public aura lieu du 15 avril 2015 au 13 juillet 2015. Les modalités d'organisation du débat proposées par le président de la commission particulière, sont approuvées.

Le Président

Christian LEYRIT

5 - DÉCISION DE LA CNDP - prolongation du débat


cndp Commission nationale
du débat public

SEANCE DU 2 JUILLET 2015

DÉCISION N° 2015 / 34 / A31bis / 4

PROJET DE LIAISON AUTOROUTIERE A31bis : GYE-FRONTIERE LUXEMBOURGEOISE

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants, notamment les articles L 121-8 et L 121-11,
- vu la lettre et le dossier de saisine du Secrétaire d'Etat chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche du 26 novembre 2014,
- vu sa décision n°2014/41/A31bis/1 du 3 décembre 2014 décidant l'organisation d'un débat public,
- vu sa décision n°2015/5/A31bis/2 du 7 janvier 2015, désignant le président et les membres de la commission particulière du débat public,
- vu la décision n°2015/20/A31bis/3 organisant le débat public du 15 avril au 13 juillet 2015,
- vu la demande d'expertise complémentaire présentée par le Président de la CPDP,

considérant que :

- le travail d'expertise demandé ne peut être réalisé avant la clôture du débat ;
- le public doit disposer, après la remise de l'expertise, d'un laps de temps suffisant pour en débattre ;
- l'article L121-11 prévoit une durée maximale du débat public de six mois après prolongation ;

après en avoir délibéré,

DÉCIDE :


Article 1 :
Une expertise complémentaire sera réalisée dans le cadre du projet A31bis. Cette expertise portera sur :

- la faisabilité de l'élargissement sur place à 2x3 voies de l'A31 entre Gye et Dieulouard, en tenant compte des différents paramètres financiers, économiques, environnementaux et humains ;
- la capacité d'un tel aménagement sur place pour répondre à l'objectif de désengorgement de l'A31 ;
- le trafic attendu sur l'éventuel barreau neuf Toul-Dieulouard, en tenant compte notamment de sa mise en concession, et sa capacité à répondre à l'objectif de désengorgement de l'A31 entre Gye et Dieulouard.

L'expertise s'efforcera également d'apporter un éclairage sur le potentiel de report modal en transports de marchandises et particulièrement de voyageurs dans l'espace métropolitain du Sud de la Meurthe-et-Moselle. Cette expertise complémentaire indépendante sera présentée en réunion publique début septembre.

Article 2 :
Afin de permettre la réalisation d'une expertise complémentaire de qualité et son appropriation par le public, le débat public sur le projet A31bis, qui devait se terminer le 13 juillet 2015, est prolongé jusqu'au 30 septembre.

Le Président



Christian LEYRIT

6 - LISTE DES ACTEURS rencontrés dans le cadre des entretiens préalables de la Commission particulière du débat public A31bis

Par ordre alphabétique

- ALDE Armand**, maire de Toul
- ALLARY Thomas**, Directeur régional Est de SNCF Réseau
- ARNOULD Raphaël**, maire de Gondreville
- ARKER Paul**, Président de la Chambre régionale de Commerce et d'Industrie de Lorraine (CRCI)
- ATTENOT Jean-Jacques**, Trésorier de l'association du Toulinois pour la Préservation du Cadre de Vie
- BOHL Jean-Luc**, Président de la Communauté de communes de Metz-Métropole
- BOSCHIAN Jean-Baptiste**, président du Conseil de développement durable de Metz-Métropole
- CAYZELLE Roger**, Président du Conseil économique social et environnemental de Lorraine (CESEL)
- COLIN Xavier**, maire de Pierre-la-Triche
- COMBETTES Pascale**, Président de la Fédération Mirabel-Lorraine Nature Environnement
- DECKER Patrick**, Maire de Florange
- DEFRETIN Olivier**, Secrétaire général de la Fédération régionale des Travaux Publics de Lorraine (FRTP)
- DELLENBACH Daniel**, président de la FDSEA de la Meuse
- DENIAU Fabrice**, Adjoint au Directeur du secteur Moyens de Production du Conseil régional de Lorraine
- DIT BARROIS Claude-Pierre**, Président de la Fédération nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT)
- GOLIN Florent**, Président de l'Association pour l'Aménagement et la Gestion des infrastructures dans le respect des ressources (AGIRR)
- GOMBAULT Alain**, conseiller municipal – mairie de Bruley
- GROMMERCH Anne**, Députée de la 9^e circonscription de la Moselle
- GROS Dominique**, Maire de Metz
- HALTEBOURG Patrick**, Président de la Fédération régionale des Travaux Publics de Lorraine (FRTP)
- HASSAN Eric**, Président du MEDEF Lorraine
- HEINRICH Michel**, Président de l'association du Sillon Lorrain
- HENART Laurent**, Maire de Nancy
- HUAULT Vincent**, maître de conférence Université de Lorraine
- JACQUIN Olivier**, Vice-président du Conseil départemental de Meurthe-et-Moselle et membre du collectif des maires du Toulinois
- JOUAVILLE Noël**, Directeur général des Services du Conseil régional de Lorraine
- KLEFFERT Paul**, Président de l'Association de Défense des Voyageurs, branche nationale transports/voyages de la CLCV (Confédération du Logement et du Cadre de Vie)
- KLEIN Mathieu**, Président du Conseil départemental de Meurthe-et-Moselle
- MEDDAH Nacer**, préfet de Lorraine
- PANCHER Bertrand**, Député de la 1^{re} circonscription de la Meuse
- PAYEUR Emmanuel**, Maire de Chaudeney-sur-Moselle et membre du collectif des maires du Toulinois
- PELLETIER Jean-Luc**, Président de la Chambre d'agriculture de Lorraine (CA)
- PERRIN Dominique**, maire de Villey-le-Sec
- POTIER Dominique**, Député de la 5^e circonscription de Meurthe-et-Moselle
- REITZ Louis-François**, Directeur général délégué à la coopération institutionnelle de la Ville de Metz
- RENOUARD Gérard**, président de la chambre d'agriculture de Meurthe-et-Moselle
- RIGOLOTT Raynald**, Président de la Fédération Départementale Flora 54
- SIMONETTA Georges**, président de l'association Protection Amélioration Vie Environnement (PAVE)
- SPAUS Romain**, Conseiller de direction au ministère du Développement durable et des Infrastructures du Grand-Duché du Luxembourg
- THOMARDEL Philippe**, Directeur de l'Automobile Club Lorrain (ACL)
- THOMAS Jean-Claude**, vice-président du CESEL
- VANSTEENKIST Frank**, Directeur de la coordination générale du Département de l'aménagement du territoire du ministère du Développement durable et des Infrastructures du Grand-Duché du Luxembourg
- VERONA Catherine**, Chef de Cabinet du Président de la Communauté de communes de Metz-Métropole
- VILLEMEN Thomas**, Président du Parc naturel régional de Lorraine
- VIRQUIN Joël**, adjoint au maire de Biqueley
- VOINSON Philippe**, directeur de la chambre d'agriculture de Lorraine
- WEILL Jacques**, directeur régional SNCF mobilité
- WEITEN Patrick**, Président du Conseil départemental de Moselle
- ZIMMERMANN Marie-Jo**, Députée de la 3^e circonscription de la Moselle

7 - LISTE DES CAHIERS D'ACTEURS

Par ordre de parution

Cahier d'acteur n° 1 – Fédération régionale des Travaux Publics (FRTP) Lorraine

Cahier d'acteur n° 2 – Association Mirabel

Cahier d'acteur n° 3 – Conseil de développement durable du Grand Nancy

Cahier d'acteur n° 4 – Association Floraine

Cahier d'acteur n° 5 – SNCF

Cahier d'acteur n° 6 – Ville de Dieulouard

Cahier d'acteur n° 7 – Association AGIRR-FNAUT Lorraine

Cahier d'acteur n° 8 – Parc naturel régional (PNR) de Lorraine

Cahier d'acteur n° 9 – Pôle métropolitain du Sillon Lorrain

Cahier d'acteur n° 10 – Conseil de développement durable de Metz Métropole

Cahier d'acteur n° 11 – Collectif des élus du Toulois

Cahier d'acteur n° 12 – Groupement interprofessionnel des Acteurs du Transport et de la Logistique de Lorraine (GIATEL)

Cahier d'acteur n° 13 – Ville de Florange

Cahier d'acteur n° 14 – Confédération française démocratique du Travail (CFDT) de Lorraine

Cahier d'acteur n° 15 – Confédération française des Travailleurs Chrétiens (CFTC) de Lorraine

Cahier d'acteur n° 16 – Fédération française du Bâtiment (FFB) Lorraine

Cahier d'acteur n° 17 – Association Entente pour la Défense de l'Environnement nancéen (EDEN)

Cahier d'acteur n° 18 – Association Usagers et Citoyens de la Route de Thionville et Environs (UCIROUTHE)

Cahier d'acteur n° 19 – Conseil Économique Social et Environnemental de Lorraine (CESEL)

Cahier d'acteur n° 20 – Groupe Europe Écologie du Conseil régional de Lorraine

Cahier d'acteur n° 21 – Parti Communiste Français (PCF) Moselle

Cahier d'acteur n° 22 – Syndicat professionnel régional de l'Industrie routière (SPRIR) de Lorraine

Cahier d'acteur n° 23 – Université de Lorraine

Cahier d'acteur n° 24 – Chambre de Commerce et d'Industrie régionale (CCIR) de Lorraine

Cahier d'acteur n° 25 – Confédération générale du Travail (CGT) de Lorraine

Cahier d'acteur n° 26 – Chambre d'agriculture de Meurthe-et-Moselle et Fédération départementale des Syndicats d'Exploitants agricoles de Meurthe-et-Moselle

Cahier d'acteur n° 27 – Société d'Histoire naturelle de Moselle (SHNM)

Cahier d'acteur n° 28 – Conseil Scientifique régional du Patrimoine naturel (CSRPN)

Cahier d'acteur n° 29 – Association du Toulois pour la Préservation du Cadre de Vie (ATPCV)

Cahier d'acteur n° 30 – Infrastructures, Projets, Économie, Action Lorraine (IPEA)

Cahier d'acteur n° 31 – Association Air et Eau

Cahier d'acteur n° 32 – Fédération Flore 54

Cahier d'acteur n° 33 – Association COB 21

Cahier d'acteur n° 34 – Union interfédérale des transports de la CGT

Cahier d'acteur n° 35 – Lorraine Association Nature (LOANA)

Cahier d'acteur n° 36 – Collectif Paix à Florange

Cahier d'acteur n° 37 – Association Air et Eau - n° 2

Cahier d'acteur n° 38 – Groupe des écologistes au Conseil municipal de Metz

Cahier d'acteur n° 39 – Collectif des élus du Toulois - n° 2

Cahier d'acteur n° 40 – Ville de Bouxières-aux-Dames

Cahier d'acteur n° 41 – Fédération Lorraine Information Naturaliste (LORINAT)

Cahier d'acteur n° 42 – Association pour la promotion et la sauvegarde du massif forestier de Haye

Cahier d'acteur n° 43 – Automobile Club lorrain

8 - LE BUDGET DU DÉBAT PUBLIC (EN DATE DU 10 NOVEMBRE 2015)

Le budget se décompose en deux postes principaux. D'une part, les frais engagés par la Commission particulière du débat public (CPDP) qui sont, comme la loi le prévoit, à la charge du maître d'ouvrage : information du public, logistique des rencontres publiques, site Internet, secrétariat général, local. D'autre part les frais engagés par la Commission nationale du débat public (CNDP) sur son propre budget : indemnisation des membres de la CPDP et remboursement de leurs frais de déplacements. La CNDP a également financé la réalisation de l'expertise complémentaire. Les montants sont dans l'épure du budget initialement prévu. Ils sont indiqués hors TVA.

FRAIS ENGAGÉS PAR LA CPDP*	
Outils d'information et d'expression du public Mise en œuvre du plan d'information Conception et impression des outils d'information de la CPDP et des cahiers d'acteurs Impression du dossier du maître d'ouvrage et de sa synthèse Distributions de ces documents et de ceux du maître d'ouvrage Achats d'espaces presse Affichage Tractage Relations presse Outils Internet : mise en place et animation du site du débat et des comptes sur les réseaux sociaux	280 000 euros
Rencontres avec le public Logistique de : 12 réunions publiques 4 débats mobiles 3 ateliers	282 000 euros
Fonctionnement de la CPDP Location et charges de la permanence du débat à Metz Équipement et maintenance informatique Fournitures de bureau Rémunération et frais de déplacements du secrétariat général	296 000 euros
TOTAL	858 000 euros

FRAIS ENGAGÉS PAR LA CNDP*	
Indemnisation des membres de la CPDP Frais de déplacements des membres de la CPDP Expertise complémentaire	61 700 euros

(*) Le budget présenté tient compte de la réalisation d'une expertise complémentaire dont les coûts indirects (organisation de trois réunions publiques, diffusion des résultats...) s'élèvent à 137 000 euros.

Rédaction La commission particulière du débat public A31 bis avec le concours du secrétariat général du débat public

Conception et réalisation 

Impression L'Artésienne sur papier issu de forêts gérées durablement

**Vous pouvez retrouver l'intégralité des archives du débat
sur le site de la Commission nationale du débat public (CNDP):**

www.debatpublic.fr

cndp Commission nationale
du **débat public**

DÉBAT PUBLIC SUR LE PROJET AUTOROUTIER A31 BIS «AU CŒUR DU SILLON LORRAIN»
244, boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France - Tél. +33 (0) 1 44 49 85 60
contacta31bis@debatpublic.fr - <http://a31bis.debatpublic.fr>